40 centimes.
254. — 6e Année. — 24 Juillet 1903.
(Tous les Vendredis)

LE TOUR DE FRANCE

LA VIE AU GRAND AIR

JACQUELIN présente à GARIN la Coupe de la *Vie au Grand Air*.

Pierre LAFITTE & Cie. Editeurs. 9. Avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

APPAREILS DE TOUS LES FORMATS (DE 4×5 A 13×18) ET A TOUS LES PRIX: DE 6 frs 50 A 400 frs

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIEE

VENTE CHEZ

STMAN KODAK

IS 5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

N 26 et 28, Rue de la République

NS TOUTES LES BONNES MAISONS DE FOURNITURES PHOTOGRAPHIQUES

KODAK

Tous les Kodaks se chargent en plein jour. Toutes les Pellicules Eastman se développent en plein jour

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIEE

CATALOGUE (1) & RÈGLEMENT DU CONCOURS KODAK (27.500 FRS DE PRIX) ENVOYÉS FSANCO SUR DEMANDE

MÉFIEZ-VOUS des IMITATIONS

EXIGEZ TOUJOURS la MARQUE KODAK

Société Anonyme des Automobiles

MOTOBLOC

Châssis 1903

10 Chevaux — 2 Cylindres

6000 francs

eul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

102, Rue des Vivants, 102

ORDEAUX-LA BASTIDE

EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

Flacon co Poste 2f.10 ontre dat Poste

3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25

ÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN. 31 Faubourg Bourgogne, Orléans

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

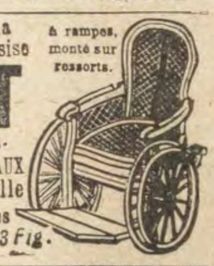
ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) guéris par les Cigarettes ou la Poudre **ESPIC**

AVIS AUX ADROITS CHASSEURS

Plus de ratés avec les Douilles à la Marque **"LA MASCOTTE"**

FAUTEILS mûs par la personne assise **DUPONT** à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.



à manivelles.

NOUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

BISCUITS **SCAPINI**

MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg, PARIS

ON TUE LOIN

avec les Cartouches GUINARD

ON TUE NET

avec le

Fusil GUINARD

NOUVEAUTÉ

Hammerless-éjecteur à une détente

Premières Récompenses, Concours PARIS 1902

6 MÉDAILLES — OR — ARGENT

GUINARD & Cie

8, Avenue de l'Opéra, 8, PARIS

P.RENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

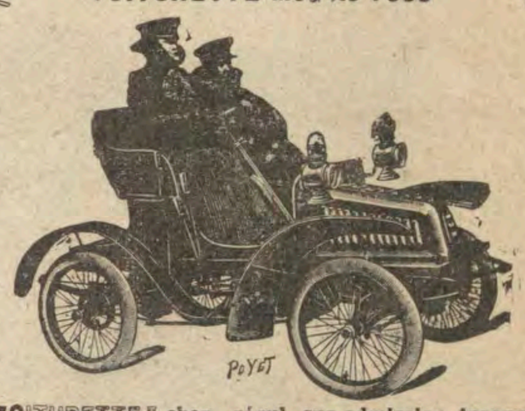
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

VOITURES & VOITURETTES

PROSPER LAMBERT

Téléphone — Téléphone

VOITURETTE Modèle 1903



VOITURETTE 7 chev., régul. sur admission, transmission à la cardan, 3 vitesses, marche arrière. 400 kil., châssis acier U. Carrosserie 2 places. Prix : 3.800 fr.

USINE & MAGASINS : 18, route de Cherbourg, Nanterre

PEINTURE SPÉCIALE

pour Automobiles et Cycles

La Pastorine

LA PLUS ANCIENNE PEINTURE ÉMAIL

HORS CONCOURS, Exposition Univers. 1889-1900

MEMBRE DU JURY, Exposition Univers. Lille 1902

En Vente chez tous les Marchands de couleurs

IATEURS PHOTOGRAPHES

demandez
AQUES, PAPIERS

GUILLEMINOT

PRODUITS
6, rue Choron
PARIS

UTOMOBILES ET CYCLES

e toutes marques

MORS
ÉMENT
RICHARD

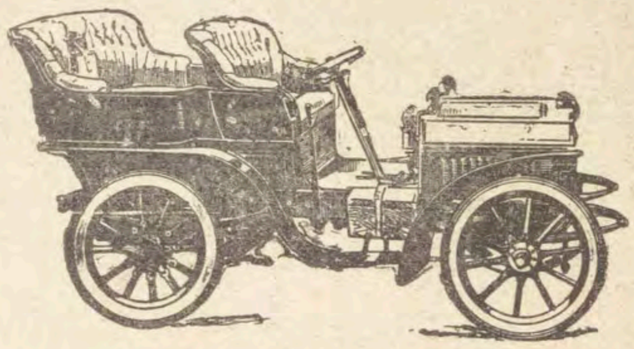
L'AUTO GÉNÉRALE
Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571-56

— 41 —

Rue St-Ferdinand
(Avenue de la Grande-Armée)

ACCESSOIRES
RÉPARATIONS



PHAÉTON ÉDOUARD VII

A. VEDRINE & Cie

Carrossiers

COURBEVOIE

(Seine)

Téléphone : 562-62

PARIS-GARAGE TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur **GARDNER-SERPOLLET** Neuves & d'Occasion, livrables de suite

Voiture de DIETRICH, Licencee T. M.

Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

---

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

L'Appareil PHOTO **JOUGLA**

45, Rue de Rivoli

SINNOX

se charge en PLEIN JOUR *avec la Boîte de Plaques elle-même.*

ROULEZ SUR **GROS PNEUS CONTINENTAL** DE 100m/m SUR JANTES DE 90m/m

Dans notre prochain numéro : LA GALERIE DES CÉLÉBRITÉS SPORTIVES
LE PORTRAIT DE GARIN

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS . . . . . Un an 12 fr.
DÉPARTEMENTS . . . . — 15 fr.
ETRANGER. . . . . — 20 fr.

24 Juillet 1903. — N° 254.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

MAURICE GARIN, VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE

Le Tour de France, la plus gigantesque course cycliste qui ait été organisée jusqu'à ce jour, vient de prendre fin par la victoire de Maurice Garin, qui a couvert les 2400 kilomètres du parcours en 94 h. 33 m. — Notre photographie a été prise au moment où Brillouet, le masseur bien connu dans les milieux sportifs, vient de s'emparer de Garin, pour lui octroyer une douche et un massage bien gagnés. Près de Garin se trouve son plus jeune fils, un futur champion de la route !

(Voir l'article page 499 et suiv.)

Nos Améliorations et nos Surprises

A PARTIR DU PROCHAIN NUMÉRO :

La *Vie au Grand Air* agrandit son cadre ;
Ses couvertures et son papier seront encore améliorés ;
Elle publiera la plus belle Collection sportive qui ait jamais été éditée ;
Elle offrira une Voiture automobile et vingt mille francs de prix.

Nous avons dit, dans notre dernier numéro, que nous annoncerions à nos lecteurs une série d'attractions sensationnelles que notre tirage régulier, — constaté par huissier, — de 46.500 numéros, nous permet de réaliser, Exécutons-nous.

L'extension prise par la vie sportive en France devait nous obliger à étendre également le cadre de notre revue qui, depuis six ans, reflète fidèlement le mouvement de la vie moderne. Il y a deux ans, nous avons ajouté une couverture à la Vie au Grand Air. *Aujourd'hui nous y ajouterons, chaque semaine, le nombre de pages qui sera nécessaire pour ne laisser dans l'ombre aucun sport.*

La Vie au Grand Air *aura donc désormais*

24, 28, 32 et 36 pages

chaque fois que les événements sportifs l'exigeront. Les sports jusqu'ici un peu négligés par nous, comme le **Tir**, *le* **Yachting**, *la* **Gymnastique**, *l'***Alpinisme**, *les* **Jeux régionaux** *et les* **Manifestations locales** *trouveront place désormais dans nos colonnes.*

Nous continuerons la série des

Couvertures artistiques

en couleurs qui ont remporté tant de succès auprès de nos lecteurs depuis quelques semaines.

Nous emploierons pour ces couvertures et pour les pages intérieures un

Papier plus beau et plus fort

qui donnera à la revue un aspect luxueux digne des autres publications de notre maison (FEMINA *et* MUSICA).

... Voilà déjà, direz-vous, de la bonne et utile besogne. Ce n'est pas tout. Nous avons gardé le sucre pour la fin. Jugez-en :

A partir de la semaine prochaine, chaque exemplaire de la Vie au Grand Air *contiendra* **gratuitement** *un* **magnifique hors-texte en deux couleurs**, *tiré sur beau papier couché. Ce hors-texte reproduira, par la phototypie, les traits des champions les plus fameux dans tous les sports. Soigneusement mis de côté par nos lecteurs, pour être réunis à la fin de l'année dans un album très artistique que nous ferons spécialement établir pour eux, ces hors texte uniques constitueront une*

Galerie des Célébrités Sportives

que tous les sportsmen français voudront conserver jalousement. Aucun journal illustré français ou étranger n'aura jamais publié un semblable panorama.

Enfin, et nous terminerons par cette dernière et importante nouvelle, nous organiserons en mai 1904 un grand concours qui sera doté de

20.000 francs de prix

au minimum. Ce concours sera conçu de telle façon que tout le monde pourra y prendre part, avec des chances égales et sans qu'il soit nécessaire d'être passé maître dans l'art des devins. Le premier prix en sera une

VOITURE AUTOMOBILE

de grand luxe. Nos abonnés pourront de droit participer à ce concours. Quant à nos lecteurs, il leur suffira, pour pouvoir y prendre part, de découper dès le prochain numéro le « bon » qu'ils trouveront régulièrement dans chaque numéro à la page 3 des annonces; ces « bons » seront numérotés de 1 à 40. Ne pas oublier de découper, chaque semaine, ce « bon » et s'arranger pour ne pas le perdre, car nos lecteurs pourront concourir autant de fois qu'ils auront de séries de 10 bons ; un lecteur ayant collectionné les 40 bons *aura donc quatre fois plus de chance que celui qui n'en aura collectionné que 10. Nous voulons, en effet, récompenser surtout ceux de nos lecteurs qui nous montrent le plus de fidélité.*

C'est tout... pour aujourd'hui. Avions-nous raison d'annoncer que tous les records seraient battus?

PIERRE LAFITTE ET Cie.

Le Train de 10 heures 14

Chantilly est en pleine animation, en cette saison : sur les Aigles, sur la piste du Jockey-Club, dans les routes d'entraînement on « galope » les deux ans qui vont bientôt débuter, on « affute » les cracks pour la campagne normande, et comme nous avons encore chaque jour des réunions dans la région parisienne, on donne les derniers galops en vue des prochaines épreuves de Maisons et de Saint-Cloud.

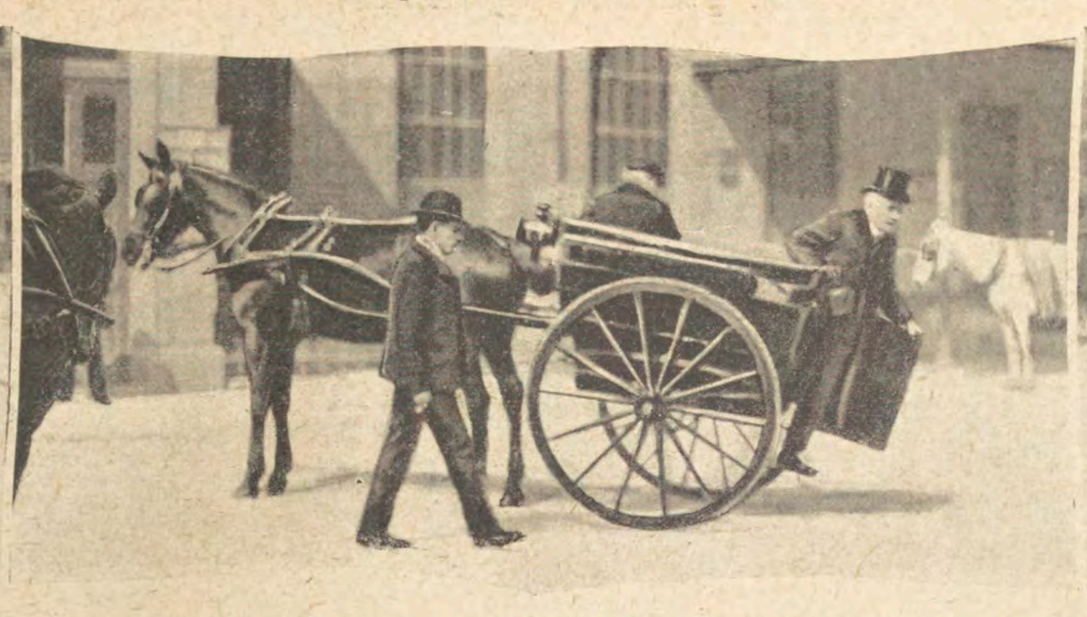
La gare de Chantilly avant le train de 10 h. 14.

On se lève tôt à Chantilly : à 3 heures du matin les routes sont sillonnées déjà; les uns derrière les autres, les deux ans et leurs aînés vont de leur pas allongé et élégant, aux Aigles, sur la piste du Château, ou en forêt : c'est la sortie du premier lot; le second sort, en cette saison, à l'heure à laquelle, au printemps, sort le premier, vers 7 heures du matin. Entraîneurs, jockeys et lads ont un peu de repos avant de partir aux courses... Le départ pour les courses est une des curiosités du Newmarket français. La gare de Chantilly est certainement une des gares les plus sportives qui soit en France : je me souviens avoir vu, un matin, le même train allait disputer une épreuve en province, tandis que sur un wagon truc partait une automobile passablement endommagée par un accident et que les deux dernières voitures du convoi étaient des wagons-écuries. Et, par un train venant d'Arras, rentraient des pêcheurs à la ligne ainsi qu'une équipe de rowingmen qui avaient triomphé la veille à Calais, et des veneurs invités à un laisser-courre de l'équipage du duc de Chartres. L'aspect de cette gare sur les quais de laquelle étaient représentés tous les sports — il emmener des jockeys et des entraîneurs, une équipe du Football-Club de Chantilly, un team de cyclistes appartenant à une Société locale qui

Devant le bar du Grand-Condé.
Rigby, dans son tonneau, va gagner le train de 10 h. 14.

Le tonneau du jockey O'Connor.
Son " valet " prend précieusement le " jeu " de cravaches du jockey américain.

L'entraîneur Cook suppute les chances de ses pensionnaires.



L'entraîneur Jacquemin descend de son tonneau devant la gare de Chantilly.

Un colloque.
Les jockeys américains consultant le Jockey.

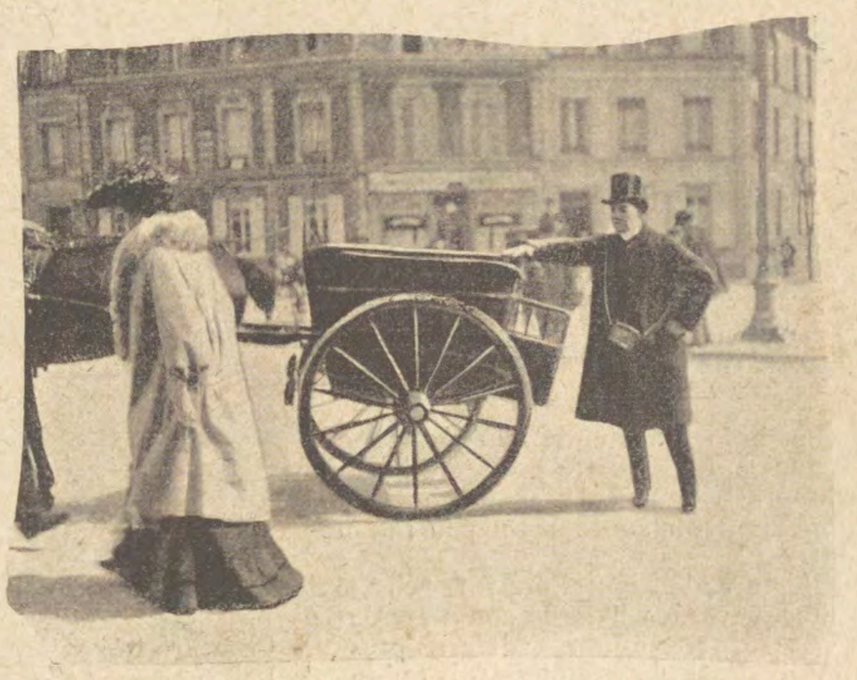
manquait Santos-Dumont et son 9 — eût été curieux à fixer sur une plaque photographique; malheureusement la pluie tombait à seaux.

Pendant toute la saison des courses, la gare de Chantilly a des rames de wagons-écuries prêtes à partir pour Saint-Ouen, Maisons, Paris, Saint-Cloud où Enghien, c'est en général entre 6 et 7 heures que part le train des chevaux : parfois il arrive que deux trains sont nécessaires,

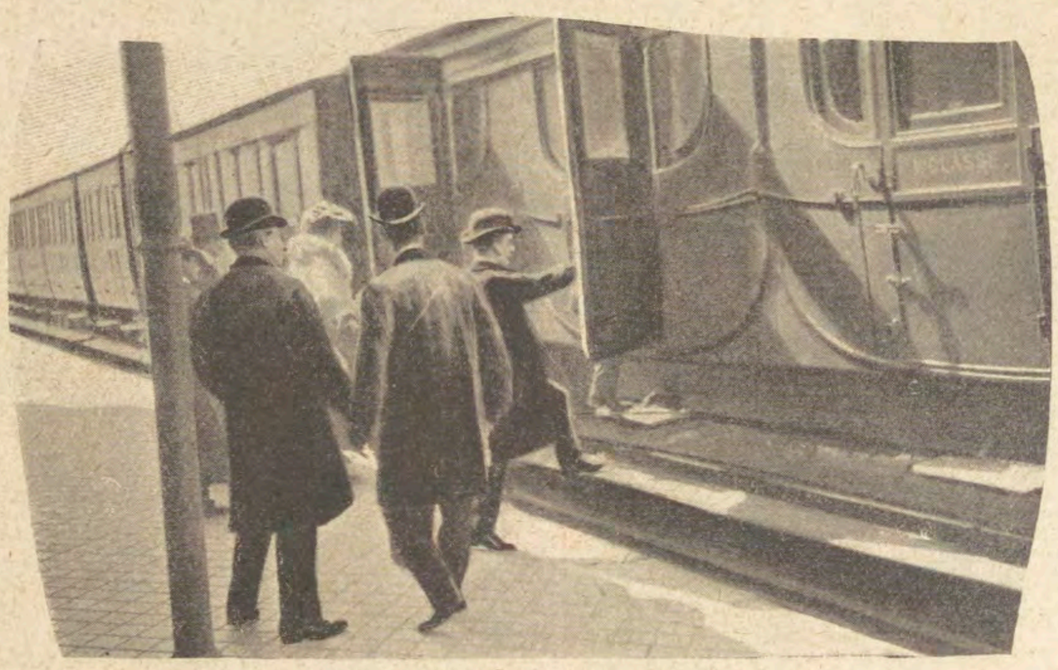
Henri Hurst, par hasard, est arrivé à 10 h. 10 pour prendre 10 h. 14.

le cas se produit surtout au moment des grands meetings de province. Le chef de gare de Chantilly est un homme habile, et il n'est point d'exemple que — par sa faute — des chevaux soient arrivés en retard sur les hippodromes. Quant au train des propriétaires, entraîneurs et jockeys, c'est celui de 10 h. 14. Dès 9 heures et demie, les « boulevards » et la gare de Chantilly commencent à s'animer : dans la rue du Connétable et sur la route de la Morlaye, c'est une procession de voitures : tonneaux, breaks, « tapecus », landaus et phaétons; au bar du Grand-Condé, au bar d'Albion, c'est le cocktail de l'étrier, les conversations vont leur train, on discute les chances des favoris, on rappelle le dernier galop du « crack », on discute, ou se dispute même parfois, mais la réconciliation est vite faite. Sur la place de la gare, les premiers arrivés sont les « tuyauteurs » qui leur *Jockey*, leur *Auteuil* ou le *Paris-Courses* en main, pointent les chevaux sur lesquels, à force de persuasion et d'astuce, ils ont obtenu un renseignement; au bout d'une demi-heure tous les chevaux sont « pointés » et ils sont... tout aussi avancés qu'auparavant. Certains anciens entraîneurs ou anciens jockeys sont réputés pour être mieux renseignés que d'autres : *ils ont vu les galops*: il en est même un qu'on a surnommé Carter-Tuyau; certainement il vaut mieux porter le surnom de Carter-Plaisanterie.

Les « Américains » arrivent rarement en retard, comme du reste les entraîneurs et jockeys qui habitent la Morlaye ou Gouvieux. Voici Johnson, toujours tiré à quatre épingles, arborant soit un dix-huit reflets impeccable, soit un panama excentrique. Johnson a du reste la spécialité des couvre-chefs. On dit que notre excellent camarade le dessinateur Sem possède trente-huit paires de chaussures, Johnson doit avoir autant de chapeaux ou casquettes; l'accapareur Leigh, qui habite à deux pas de la gare, arrive néanmoins en voiture. Plus modestement, W. Webb, son voisin, la boutonnière toujours fleurie aux couleurs de son écurie, vient à pied avec les frères Watson, les entraîneurs des barons de Rothschild. O'Connor, dont la réputation que l'on avait peut-être un peu exagérée commence à décliner, arrive tantôt à cheval, tantôt en voiture, toujours à grande allure et suivi de son fidèle « valet » qui porte « ses » cravaches comme le domestique de Sivori portait son violon. Thompson, qui, l'an dernier, ne sortait qu'accompagné d'un intendant, presque un géant, chargé d'une énorme valise, est plus modeste; cette année, il porte maintenant lui-même son petit sac de voyage. Voilà la bande joyeuse du « Baby's club », Alec Carter, Parfrement, Ch. Childs, G. Stern, toujours gais et contents, et toujours... en retard. Heureusement pour eux que 10 h. 14 part rarement à l'heure exacte.



L'entraîneur américain Johnson, toujours tiré à "quatre épingles".



Alec Carter montant en wagon suivi de R. Carter, l'entraîneur de M. Caillault.

M. Jacquemin, l'heureux entraîneur de Maniaque, a un poney très vite, grâce auquel il arrive toujours au moins avec... deux minutes d'avance. Edouard Cunnington part souvent avec sa petite famille, comme son beau-frère Charles Carter : les épouses vont chez les beaux-parents, pendant que les maris seront aux courses.

A Lavis est rarement en retard, c'est un homme méthodique et méticuleux pour son existence journalière comme pour son entraînement; de même que Denman. Parmi les retardataires, — s'ils n'étaient pas abonnés ils n'auraient pas souvent le temps de prendre leurs billets, — voici les frères Hurst — et ils habitent tout près de la gare. Mais la palme du retard revient sans conteste à cet excellent ami, le vétérinaire Chapard; il est vrai que ça n'est point toujours de sa faute, on le consulte tout le long de sa route il a beau partir un quart d'heure à l'avance, il ne peut sauter dans le train qu'au moment du départ.

A 10 h. 20, la place de la gare se vide comme par enchantement, cochers, valets et garçons d'écurie emmènent poneys et demi-sang, qu'ils ramèneront le soir à l'arrivée du train de 7 h. 50.

Fait curieux en Chantilly, ville sportive, il y a, chaque année, des chasses à courre, des expositions canines, des épreuves athlétiques et cyclistes, des rabit-coursing, et l'on n'a pas encore eu l'idée d'organiser un concours hippique qui serait réservé aux entraîneurs et jockeys. Quel superbe Longchamp de voitures attelées on pourrait avoir, et Maisons-Laffitte viendrait disputer la palme à Chantilly! C'est une idée, la *Vie au Grand Air* offre son concours et je suis certain que concurrents et bonnes volontés ne manqueront pas.

PAUL MÉGNIN.

Un membre du Comité organisateur se rendant en automobile à une audience du roi Léopold.

Une des voitures les plus remarquées du corso fleuri.

Le torpilleur de 90 chevaux d'Augières au Gymkhana.

La Semaine d'Ostende

C'est décidément le cas ou jamais de ressortir la fameuse formule dont l'exactitude n'est plus à démontrer depuis qu'on a supprimé officiellement les courses d'automobiles : elles n'ont jamais été aussi nombreuses.

Et il a fallu faire des tours de force véritables pour les suivre.

◓ ◓ ◓

La semaine d'Ostende marque cependant la fin de cette première période et je crois, j'espère presque, que nous allons pouvoir souffler un peu maintenant.

Elle aura, d'ailleurs, été fort réussie et marquera la véritable conquête de la vitesse, cette année, car c'est, après Phœnix-Park, la première fois qu'on peut essayer en vitesse pure les engins monstres construits pour Paris-Madrid.

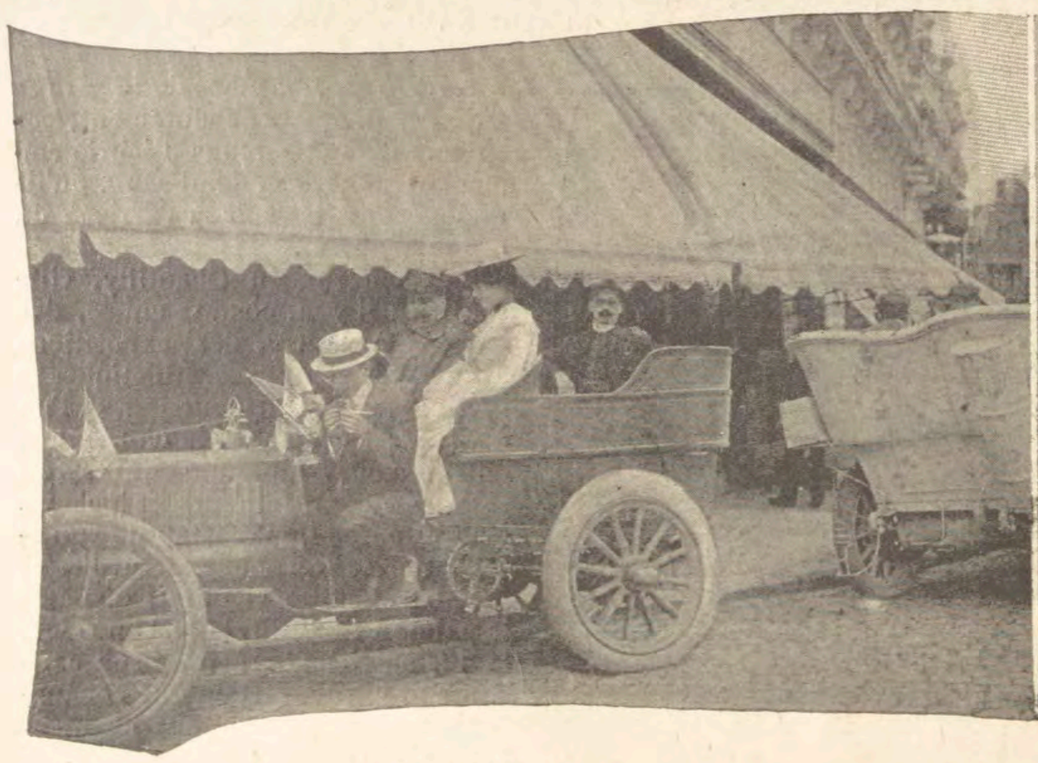
Encore, à Phœnix-Park, put-on objecter, non sans raison, que la piste, l'allée centrale où se disputaient les courses, était en légère descente. A Ostende, ce pays plat par excellence, la difficulté n'est pas de trouver une route en palier, ce serait de trouver l'ombre de la moindre petite côte, la plaine des Flandres s'efforçant de rivaliser avec la surface de la mer la plus calme.

La difficulté était plutôt de trouver jadis une route ici, car l'on ne pouvait avec décence accorder ce nom aux infectes voies pavées dont la surface ressemblait au contraire aux mers les plus agitées. Le pavé en automobile, c'est l'ennemi, mais le pavé de France, si mauvais soit-il, ne peut entrer en comparaison avec celui des Flandres où passent, depuis des siècles, d'énormes charrois. Si vous voulez avoir une idée de ce qu'est la route en Flandre, figurez-vous les anciennes voies romaines les moins bien conservées qu'on puisse trouver en France.

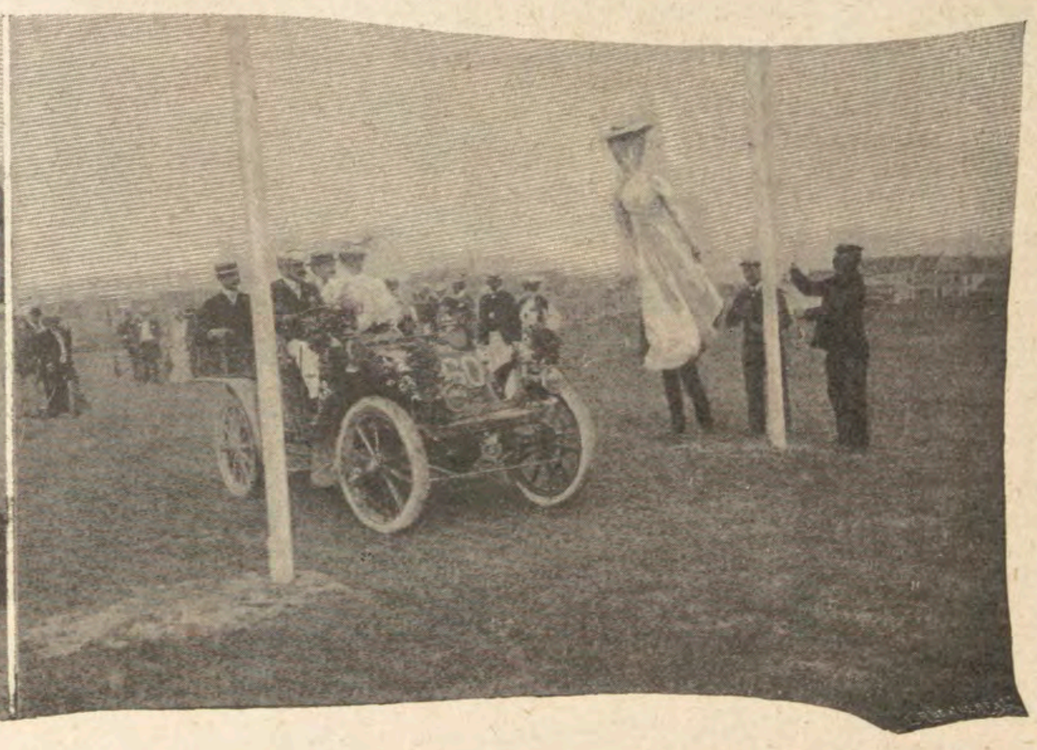
Voilà ce qu'était Ostende il y a un an seulement, et l'on en était réduit à courir sur la piste des chevaux, comme l'on fit en 1899, en 1900 et en 1901.

Mais si beau que soit l'hippodrome Wellington, et malgré les dimensions de la piste, il était devenu impossible avec les engins actuels et leur vitesse toujours croissante de donner des courses intéressantes sur une piste en gazon avec des tournants aussi brusques et aussi accusés. C'est pourquoi, en 1902, il n'y eut pas de courses à Ostende, et l'automobile manqua au programme si sportif et si complet qu'a, chaque année, la reine des plages.

Heureusement que tout changea, cette année, grâce à S. M. le Roi des Belges, qui est bien l'un des monarques les plus intelligents et les plus modernes qu'on puisse rêver. Le roi des Belges est un chauffeur accompli; il connaît à merveille toutes nos routes qu'il parcourt bien souvent, et comme il habite presque tout l'été à Ostende, il a pu apprécier la différence. Il s'est rendu compte de l'insupportable obstacle qu'était la route mauvaise pour visiter la reine des plages, et il a conçu et exécuté en un an le grandiose projet de relier Ostende à la France par une route en macadam. En un an, en effet, le projet fut réalisé et nous avons pu voir par nous-



Un revenant !
Stead, une des victimes de Paris-Madrid.
Derrière, Stocks, sur le marchepied, de Brou.



Au gymkhana. — La course au mannequin.
Il s'agissait d'éviter de faire toucher la voiture au mannequin qu'un aide mettait en mouvement.

Demester au départ de la course du kilomètre, départ arrêté.

Baras et Lamberjack au départ de la course du kilomètre. (Départ lancé.)

Le départ des voitures de touristes dans la cour du Palace-Hotel.

même cette route splendide qui a 72 kilomètres de longueur et relie Menin (frontière française) à Ostende par Ypres et Furnes, les deux vieilles villes flamandes, joyaux de l'architecture médiévale avec Nieuport et Ostende.

Ce fut tout d'abord sur la partie de la nouvelle route qui va de Nieuport à Snaeskerke une course de 10 kilomètres, départ arrêté, où l'on atteignit du 112 à l'heure de moyenne

Puis, les touristes se mirent en ligne à leur tour et l'un d'eux, Willy Poege, qui n'est autre que le directeur de la grande usine d'électricité de Chemnitz, atteignit du 107 à l'heure de moyenne, départ arrêté.

Nous eûmes ensuite une charmante excursion à Ypres où le record de la sûreté fut certainement établi. J'ai fait la route en compagnie de M. Joltrois sur sa Peugeot, et, partis les derniers, nous avons remonté tout le lot ou presque sans voir—vous entendez bien—*une seule panne!*

Avouez que le progrès s'est fait rudement sentir.

Puis ce fut la course du mille où Rigolly et sa 100-chevaux Gobron-Brillié, qui fit grande impression, répondirent enfin à l'attente en battant tout le lot, faisant du 100 à l'heure sur 1.600 mètres, départ arrêté, ce qui présuppose un bond prodigieux.

Enfin, la dernière journée de vitesse portait au programme une course de 1 kilomètre, départ lancé. Rigolly, renouvelant sa victoire du mille, a battu le lot des concurrents et a fait, sur sa 100-chevaux Gobron-Brillié, le kilomètre en 26 s. 4/5, ce qui donne la vitesse fantastique de 134 kil. 328 à l'heure. Il bat ainsi, de loin, le record officiel et n'est qu'à 1/5 de seconde du temps fait à Phœnix-Park par de Forest, sur un terrain irrégulier et dont la déclivité a dû donner plus d'un cinquième de gain.

Dans la catégorie voitures légères, Béconnais, sur sa voiture Darracq, enlève la palme et couvre le kilomètre à une allure de 117 kilomètres à l'heure. D'Hespel gagne la catégorie voiturettes, et Sauvenière, sur sa 4-cylindres Clément, bat le record du monde des motocycles.

Pour terminer, Lamberjack, sur motocyclette Griffon, se classe premier dans sa catégorie, et n'est qu'à un cinquième de seconde du record du monde qui reste à Griet, également sur Griffon. En tourisme, dans les gros véhicules, le champion belge est Pipe avec Hautvast, qui fait de vrais temps de record.

Un coin de la jetée pendant le meeting.
Le " Bodega ", rendez-vous général des chauffeurs.

Darracq enlève la seconde catégorie, avec Baras, et Peugeot la cinquième, avec Huet.

Et enfin, Willy Poege réussit, lui aussi, en touriste le triple event et enlève de ce fait la coupe de T'Serclaes.

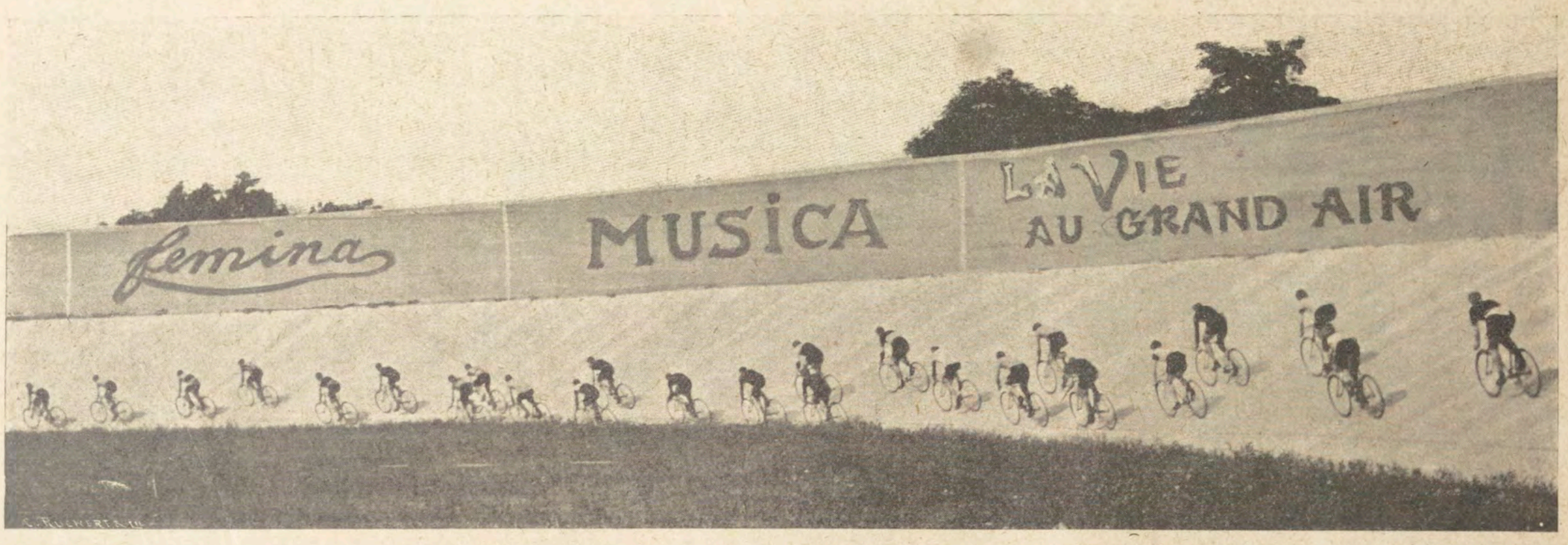
La semaine d'Ostende a donc eu, cette année, le succès qu'elle pouvait et devait avoir.

Félicitons-en les deux clubs d'Anvers et des Flandres et leurs deux présidents, qui symbolisent sous ma plume tous les membres, MM. de Caters et le comte Hemptinne.

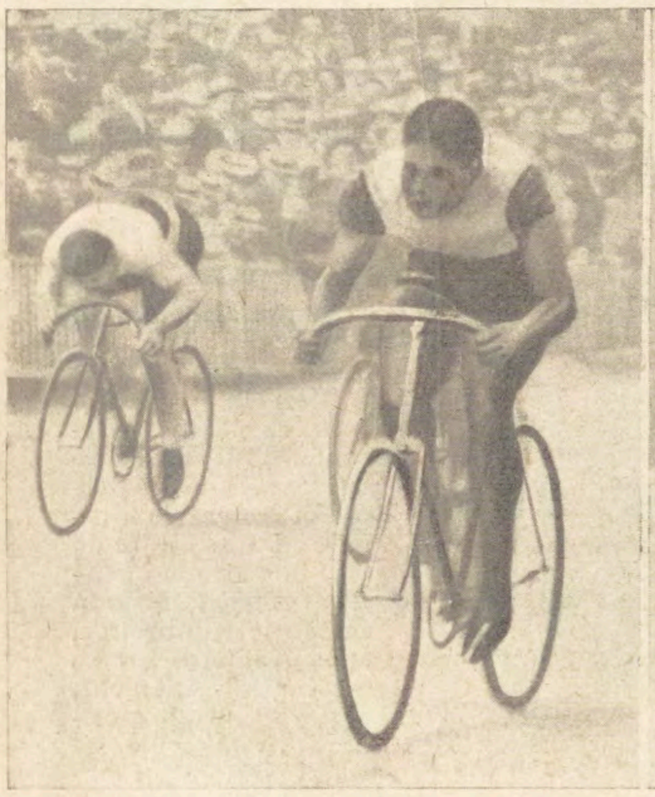
GEORGES PRADE.

Une erreur d'impression nous a fait dire, dans notre précédent numéro, que les concurrents classés dans le concours de la Coupe Gordon-Bennett avaient tous DIX points d'écart, c'est SIX qu'il faut lire.

Le Match Jacquelin-Meyers-Major Taylor

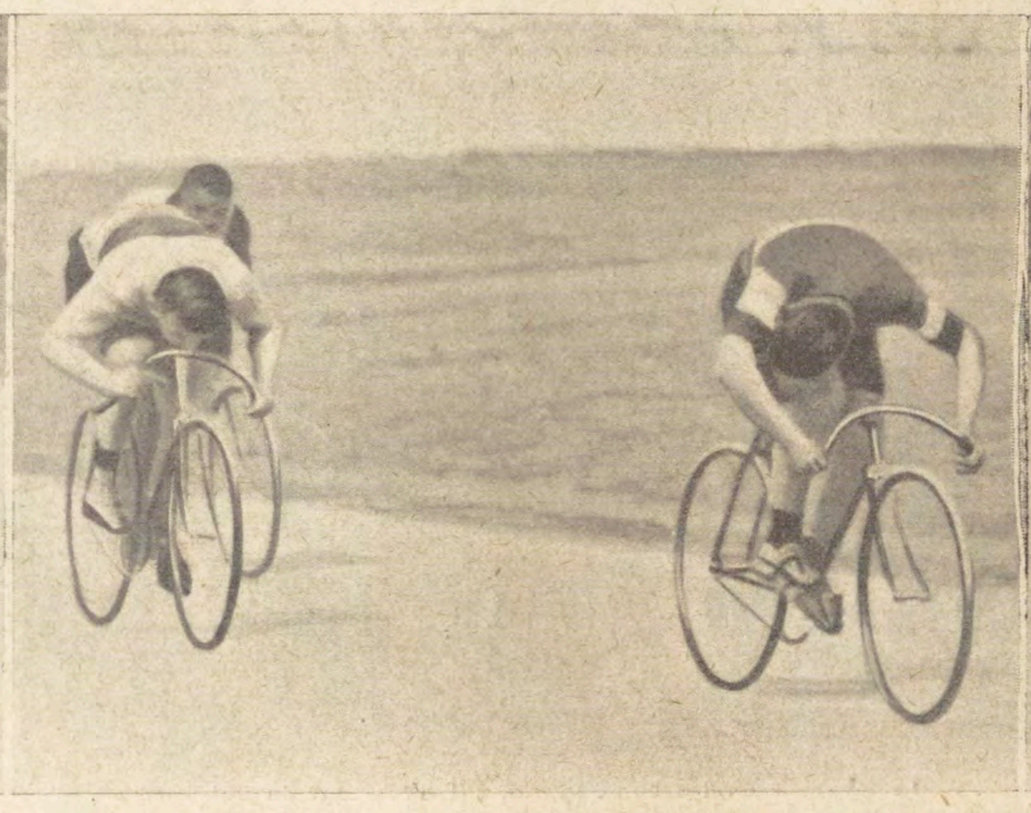


Les vingt-cinq concurrents de la Course de Primes dans le virage.



Arrivée de la 1re manche.

Major Taylor bat Jacquelin de trois longueurs ; Meyers troisième à une demi-longueur de Jacquelin.



Arrivée de la 2e manche du Match à Trois.

Jacquelin se classe 1er, triomphant de Meyers par deux longueurs et laissant Major Taylor 3e à deux longueurs et demie.

Arrivée de la 3e manche.

Arrivée très disputée ; Jacquelin prend l'avantage sur Major Taylor par 10 centimètres seulement. Meyers est 3e à une longueur.

Avant la Course.

Jacquelin et Meyers avant le départ de la 3e manche du Match.

Après la victoire.

Jacquelin rentre au quartier des coureurs et reçoit les félicitations du public.

Au Quartier des Coureurs.

Major Taylor examinant la photographie de Mme Major Taylor, que vient de lui remettre notre photographe.

A Nantes.
Jean Fischer et Kerff traversent Nantes.

LE Tour de France

Dans notre dernier numéro, nous avons laissé les concurrents du Tour de France à Toulouse, but de la troisième étape et vers le milieu du parcours total. Ils avaient traversé jusque-là des contrées qui, sauf en 1894, avec Lyon-Paris-Lyon, gagnée par Rivierre, et en 1902, avec Marseille-Paris, enlevée par Lesna, n'avaient guère vu de courses sur route.

✣ ✣ ✣

Sur la route.
Un contrôleur indique la route à Dargassies.

Après Toulouse, la route jusqu'à Bordeaux est si belle qu'elle a été le théâtre de nombreuses tentatives, entre autres le record de 500 kilomètres tricycle en 36 h. 45 m. accompli par ce vétéran bordelais, M. Rousset, en juin 1888 et que j'eus la fantaisie d'aller battre en octobre suivant. Or, 35 h. 1/2 sur un tricycle de 20 kilos à caoutchoucs pleins, à selle sans ressort, développant 4 m. 70, par douze heures de nuit noire, avec quatre heures de brouillard à couper au couteau, cela ne s'oublie pas. Je recommande cet exercice aux cyclistes d'aujourd'hui, montés sur de légères bicyclettes munies de souples pneumatiques !

Aussi fallait-il s'attendre à de belles vitesses cette fois-ci, à cause de la qualité de la route et de la brièveté relative de l'étape (268 kilomètres). C'est pourquoi la moyenne de 30 kilomètres à l'heure fut dépassée. A Bordeaux, un paquet de coureurs arriva ensemble : Samson, Muller, Georget, Garin, Jean Fischer et Pothier, se classant dans cet ordre à l'emballage, mais leur temps avait été battu de 4 minutes par un coureur appelé Laeser, qui n'avait fait que l'étape Toulouse-Bordeaux.

Le gros incident de la journée avait été une chute d'Aucouturier, à 20 kilomètres d'Agen, qui avait obligé le vaillant coureur à abandonner la course.

Après un jour de repos à Bordeaux, où les coureurs, dans leurs visites à travers la ville, furent très fêtés, ainsi qu'on devait s'y attendre dans ce centre éminemment progressiste et enthousiaste, véritable capitale du sport dans le Sud-Ouest de la France, les concurrents se mirent en ligne pour la cinquième étape, le 13 juillet, à 11 heures du soir.

En sortant de Bordeaux, l'itinéraire commençait à emprunter jusqu'à Barbezieux le parcours de la course annuelle Bordeaux-Paris, puis il l'abandonnait pour bifurquer à gauche vers La Rochelle, pour aller rejoindre Nantes, traversant ainsi des régions qui avaient été jusqu'alors privées de grandes courses sur route, et pour lesquelles ce spectacle fut un régal très apprécié.

Tous les concurrents allaient affronter la première des deux grandes batailles par lesquelles devait se terminer la gigantesque épreuve. Cette fois, il s'agissait d'un parcours de 425 kilomètres et l'endurance, plus que la vitesse, allait avoir le dernier mot.

La sélection allait se produire d'elle-même, et par le simple fait de l'importance de l'épreuve, aussi n'est-il pas étonnant de constater, parmi les premiers arrivés à Nantes, les coureurs ayant déjà donné, dans des circonstances antérieures, des preuves de grande résistance.

Cette fois, ce fut Maurice Garin qui, comme dans la première grande étape Paris-Lyon, eut l'honneur de figurer au premier rang. Il est vrai qu'il fit son entrée au vélodrome de Longchamp en compagnie de Pasquier et de Pothier, qui ne l'avaient pas lâché et qui ne semblaient pas lui opposer une résistance bien sérieuse dans son kilomètre final, mais il faut dire que Garin était dans un état de fraîcheur bien supérieur à celui de ses deux rivaux et que, d'autre part, il est le seul de tous les concurrents qui, depuis le début de l'épreuve, figura dans chaque étape parmi les premiers arrivants.

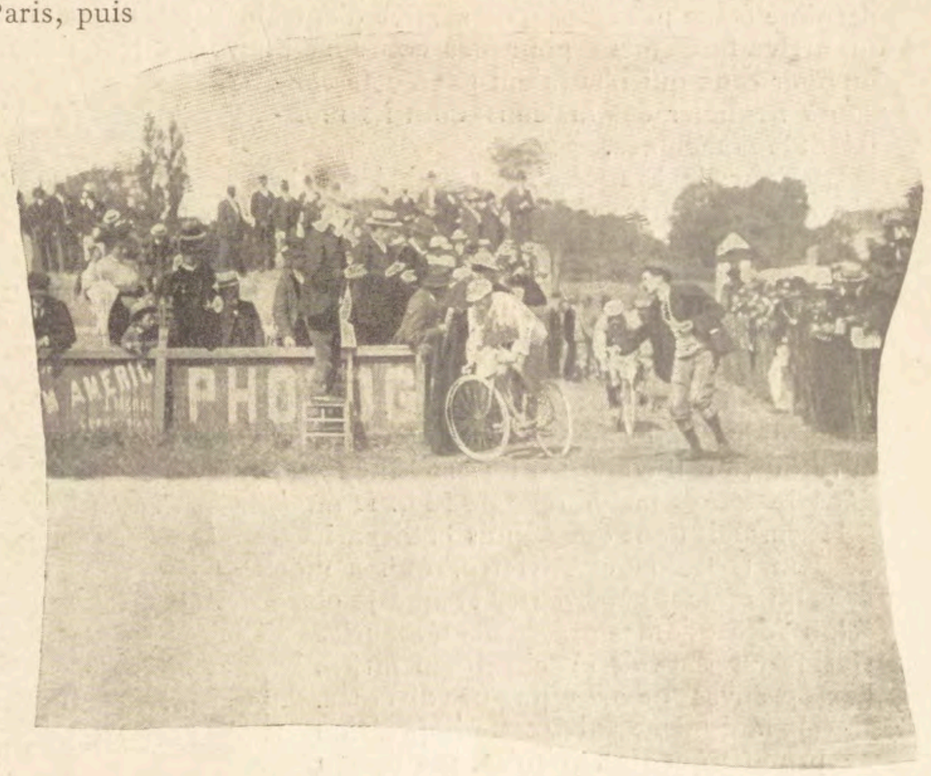
Décidément, chaque étape devait être fatale à un des principaux concurrents. Cette fois, ce fut Georget qui, après un magnifique début de course, où il se montra même très dangereux pour Maurice Garin, après la seconde journée, s'était effondré, épuisé par une série d'efforts excessifs. Il avait dû se coucher dans un fossé, à 200 kilomètres du but, et n'étant pas arrivé au contrôle avant l'heure de la clôture, il perdait ainsi toute sa chance dans le classement final, où il avait occupé la seconde place jusqu'à Bordeaux.

Parmi les premiers de l'étape précédente, Brange disparaissait complètement, tandis que Samson perdait du terrain.

Par contre, Augereau remplaçait son compatriote Georget. Novice il y a huit jours, il se révélait comme homme de classe en tenant tête au

Sur la route.
Un concurrent se désaltère.

A Nantes. — Au vélodrome de Longchamp.
Garin, Pothier et Pasquier accomplissant les trois tours de piste réglementaires.



A Nantes. — L'arrivée au vélodrome.
Garin arrive premier à Nantes au vélodrome de Longchamp. Pasquier et Pothier le suivent à une longueur.

groupe plutôt formidable des vieux routiers.

Le classement général à Nantes se faisait, en effet, dans l'ordre suivant : Maurice Garin, Pothier, Augereau, Muller, Jean Fischer, Kerff, Samson, Pasquier, etc. Comme on le voit, à part Augereau et Samson, on n'y voit figurer que des noms connus. Les belles ardeurs momentanées s'étaient tour à tour éteintes et l'on ne voyait plus arriver que ceux possédant un fond réel d'expérience ou de qualité.

Naturellement, la vitesse moyenne sur une étape de cette importance avait sensiblement baissé, mais elle s'était encore maintenue au-dessus de 24 kilomètres à l'heure, ce qui est un fort beau résultat, surtout après les prouesses accomplies dans les étapes précédentes.

Enfin, voici la dernière étape, Nantes-Paris, comprenant un trajet de 471 kilomètres. Deux courses nocturnes, séparées par un court délai, constituaient une expérience décisive qui allait démontrer quels étaient réellement les meilleurs.

Au vélodrome de Longchamp, à Nantes.
Augereau arrivé quatrième se rendant au contrôle.

La dernière étape devait à l'origine se courir avec entraîneurs. On avait prévu le cas, qui s'était présenté dans la course Bordeaux-Paris (amateurs), où plusieurs coureurs ne pourraient se lâcher, et l'on craignait que le résultat ne pût être faussé à l'arrivée.

La longueur des étapes empêcha cette fois le même fait de se produire, et le succès des premières amena les organisateurs à supprimer les entraîneurs dans la dernière.

Cette décision fut excellente, car elle laissait à la course son caractère d'homogénéité, qui eût été troublé par un changement de méthode; enfin, elle égalisait les chances des coureurs jusqu'à la fin en évitant que des concurrents, ayant acquis de bonnes places par leur énergie et leur ténacité personnelles, ne perdissent tout le fruit de leurs efforts précédents dans la dernière étape par suite d'un service d'entraîneurs insuffisant, comme cela fût arrivé fatalement pour des coureurs nouveaux jusqu'alors inconnus, ou pour ceux qui n'auraient pas eu le concours financier des maisons dont ils montaient les machines.

Au contrôle d'arrivée.
Pasquier et Pothier au contrôle d'arrivée, à Nantes.

Après la victoire.
Garin, arrive premier à Nantes, reçoit le bouquet traditionnel et se rend au quartier des coureurs.

Le Tour de France s'est terminé par la victoire de Maurice Garin. Ce résultat était d'ailleurs assez généralement prévu, et avant la course les pronostics presque unanimes étaient en sa faveur, en raison des performances passées du grand coureur, qui avait maintes fois manifesté des qualités d'endurance le mettant hors de pair, notamment dans la dernière course Paris-Brest et retour, où il couvrit les 1.200 kilomètres dans le temps magnifique de 52 h. 11 m.

Il semblait donc que depuis la disparition de Huret, Lesna et Rivierre, qui, à mon avis, lui étaient supérieurs, et que je place selon l'ordre de mes préférences, Maurice Garin dût devenir le champion attitré des épreuves de très longue distance. J'avais moi-même suivi cette impression en pronostiquant sa victoire, me basant non pas seulement sur sa valeur intrinsèque, mais surtout sur sa grande expérience, sur sa puissance incomparable de résistance aux intempéries, sur la science de judicieuse répartition de ses forces, qu'il a puisée au cours de multiples batailles de longue haleine (car dans de pareilles circonstances il est aussi urgent de savoir se ménager que de pouvoir s'employer), enfin sur les soins particuliers que lui assurait en cours de route sa position de grand favori.

Tous ces facteurs sont les éléments solidaires qui assurent le succès, et nul autant que Maurice Garin ne les réunissait à un égal degré.

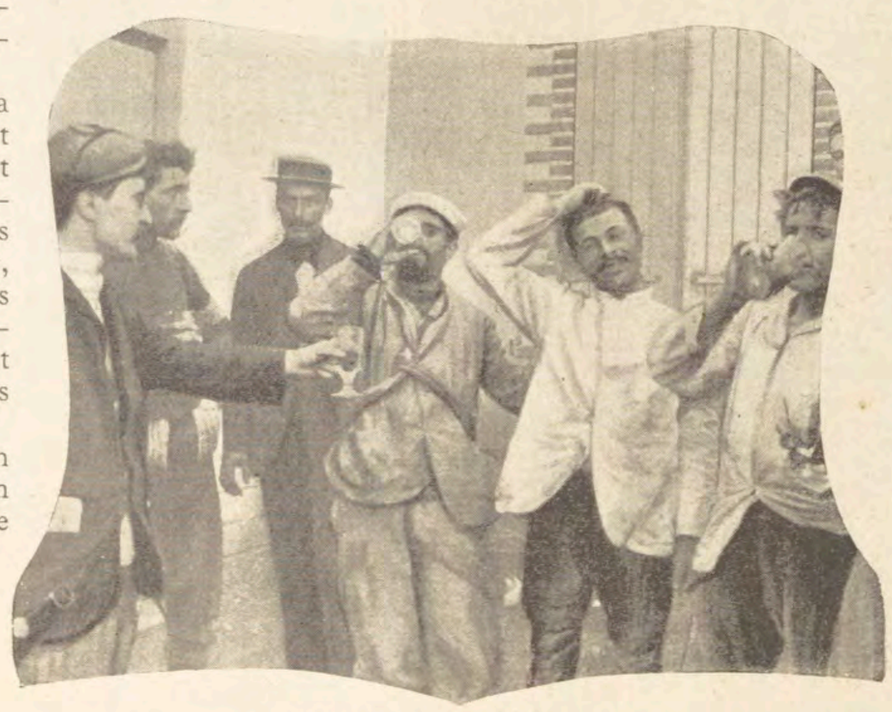
Il est pourtant très probable que, sans le malheureux incident qui le mit hors de course dès la première étape, Aucouturier fût sorti vainqueur de l'épreuve.

En effet, après avoir été, le premier jour, victime d'un commencement d'empoisonnement, le vaillant coureur enlevait brillamment la deuxième et la troisième étape, battant les temps de Garin de 26 et de 33 minutes, et allait encore enlever la quatrième sans la chute malencontreuse qui le força à abandonner, lorsqu'il dominait manifestement tous ses adversaires.

Ses preuves de vitesse étaient déjà faites, il vient de démontrer ses qualités de résistance indéfinie. Il sera donc sûrement le favori des grandes épreuves futures.

Maurice Garin, débarrassé de son plus dangereux adversaire, ne pouvait plus, à moins d'accident, être battu.

Après lui, quelques coureurs ont honorablement figuré. Pothier, arrivé second, a fait, vu son jeune âge, une course magnifique. Augereau, le troisième, a été une vraie révélation; ce sont deux coureurs d'avenir. Muller, Jean Fischer, Kerff, Pasquier, Beaugendre, ont corroboré les qualités qu'on leur connaissait déjà. Georget, si menaçant après la deuxième étape, et qui était resté second jusqu'à Bordeaux, eût pu aspirer à l'honneur de battre Garin, s'il n'avait été victime d'accidents et d'une mauvaise hygiène et forcé de lâcher au cours de la cinquième étape. Samson, Catteau, Dargassies, inconnus jusqu'alors, ont fait d'excellents débuts. Enfin vingt et un coureurs ont terminé le gigantesque parcours, ce qui est un beau résultat d'ensemble.



Le champagne d'honneur.
Notre confrère Géo Lefèvre offre le champagne d'honneur aux trois premiers : Garin, Pasquier et Pothier.

En un mot, c'est encore une fois le meilleur homme qui a triomphé. Garin, d'un bout à l'autre de cette formidable course dont le parcours ne mesurait pas moins de 2.400 kilomètres nous a étonné par sa résistance et son énergie mises à chaque instant à toute épreuve. Aussi sa victoire a-t-elle été accueillie avec la plus vive satisfaction. Une chaleureuse ovation lui est faite au contrôle d'arrivée à Ville-d'Avray, des fleurs lui sont offertes au Parc des Princes, tandis que les milliers de spectateurs qui se pressaient autour des balustrades, applaudissaient de toute leur force ce roi incontesté de la route.

Nous avons dit, étape par étape, ce qu'avait été la course du Tour de France, nous avons fait revivre aux yeux de nos lecteurs, en les reproduisant par la photographie, les multiples péripéties et in-

A Nantes. — Avant le départ.
Le Racing Club Nantais offre une superbe palme à Augereau avant son départ de Nantes.

A Blois.
L'arrivée de Millocheau.

« Cependant, il est un incident qui vaut la peine d'être conté. Ecoutez plutôt : J'étais à quelques kilomètres de Nantes et roulais dans la nuit à bonne allure, quand je vis arriver sur moi un cycliste qui me demanda mon nom.

« Cette rencontre ne fit que confirmer les bruits qui couraient à Nantes, la veille du départ de la dernière étape, que l'on me jouerait un vilain tour au moment où je serais seul sur la route.

« Je répondis naturellement à mon interlocuteur en lui donnant le nom d'un autre coureur, participant à l'épreuve et en ajoutant pour rendre plus vraisemblable ma réponse : « Oh! Garin, il y a longtemps que « nous l'avons lâché et il doit être loin « derrière nous... »

« Et là-dessus, mon cycliste rebroussa chemin et partit à la rencontre de Garin. Il court peut-être encore!

« Il faut vous dire qu'en prévision de ce qui devait arriver, j'avais pris le soin de troquer ma veste blanche contre un paletot noir. Et voilà comment j'évitai le « vilain tour » qu'on m'avait tant promis et arrivai, du reste, à Ville-d'Avray avec ce même paletot. L'abandon de mon maillot blanc étonna bien des curieux. Ils sont renseignés maintenant.

— Mais, demandons-nous à Garin, quelle a été la fin de votre course ?

— Oh! mon Dieu, très simple, je vous l'assure et sans grandes péripéties. D'Amboise à l'arrivée, j'ai continuellement mené le train, au grand désespoir de Muller d'ailleurs, qui ne cessait de dire. « Mais « pas si vite, nous arri- « verons bien. »

« Si cela peut vous intéresser, nous dit Garin, j'ai perdu 2 kil. 1/2 de mon poids. Ce n'est rien comme vous le voyez et je m'attendais à beaucoup plus. Deux kilos c'est vite gagné, car inutile de vous dire que je vais maintenant rejoindre Lens où je prendrai un repos bien gagné, tout en m'occupant de mes affaires comme par le passé.

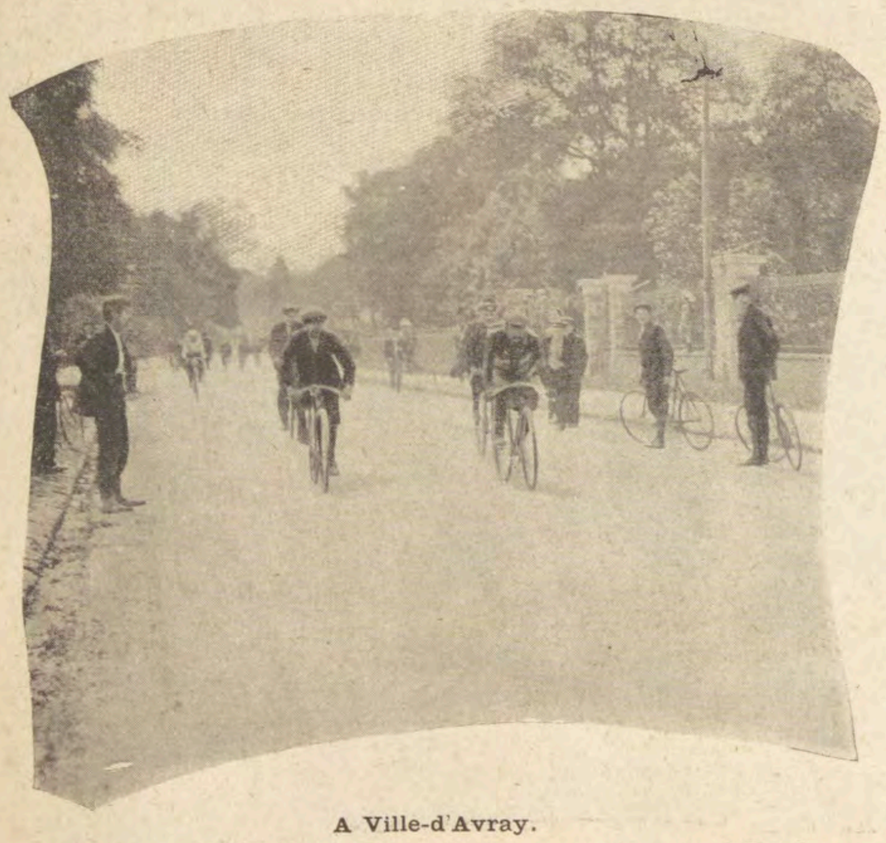
« Pour terminer, ajoute Garin, laissez-moi vous donner un autre détail. Vous n'êtes pas sans savoir que certaines personnes, habituées à voir le mal partout, avaient prétendu que, dans Paris-Brest, ma victoire était due à des procédés malhonnêtes et que si j'avais battu tous les pronostics faits sur l'horaire de téressants à-côtés de cette course. Mais nous avons voulu faire plus et donner les impressions du vainqueur. C'est au café de l'Espérance que, de très bonne heure, le lendemain de son arrivée, nous rencontrons Garin, fêtant sa victoire et offrant le champagne à ses amis.

« Vous voyez un homme heureux, très heureux, nous dit-il, car jamais je n'ai autant désiré gagner une course.

« Mes impressions? Excellentes maintenant, puisque je suis le vainqueur.

« La victoire efface bien des choses et fait oublier les plus grosses peines et les pires souffrances.

Le Contrôle d'arrivée à Ville-d'Avray.
Le point terminus de la course du Tour de France était à Ville-d'Avray où plus de 5.000 personnes se pressaient autour du contrôle.

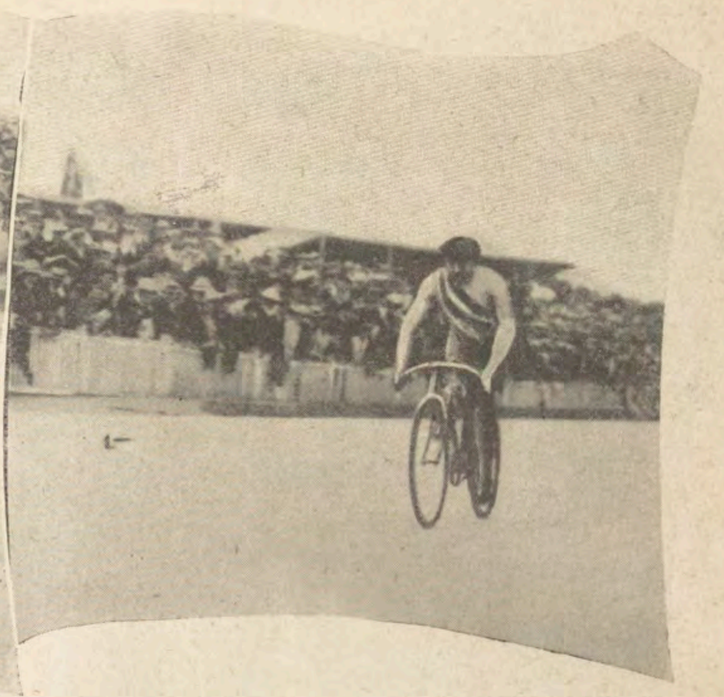


A Ville-d'Avray.
Augereau, arrivé 2e à Ville-d'Avray, continue vers Paris.

A Auteuil.
Pothier, arrivé 5e, fait son entrée au Vélodrome du Parc des Princes.

Au Parc des Princes.
Foureaux, arrivé 2e au Parc des Princes, accomplit sur la piste le kilomètre final.

Au Parc des Princes.
Jacquelin fait les honneurs de la piste à Garin.



Au Parc des Princes.
Garin, le vainqueur de la course, termine le kilomètre final sur la piste du Parc des Princes.

la course, c'était grâce à des amis complaisants qui tantôt m'avaient tiré, tantôt fait place dans leur automobile. Je n'insisterai pas et je ne reviendrai point sur ces diffamations, qu'il me suffise de vous dire que mon temps total des trois premières étapes du Tour de France, dont la distance (1200 kilomètres) équivaut à celle de Paris-Brest, bat de loin celui que j'avais mis pour accomplir cette dernière course, et qui paraissait alors invraisemblable pour certains! »

Avant de clore cette histoire du premier Tour de France, donnons le classement général et le temps mis par chacun des concurrents :

	Heures	Min.	Sec.	
1. GARIN	94	33		
2. POTHIER	97	22	45	3/5
3. AUGEREAU	99	2	38	1/5
4. MULLER	99	12	45	
5. FISCHER	99	30	58	3/5
6. SAMSON	99	32	48	2/5
7. KERFF	100	25	38	1/5
8. PASQUIER	104	55	27	
9. BEAUGENDRE	105	25	28	3/5
10. CATTEAU	107	18	10	3/5
11. DARGASSIES	108	22	54	1/5
12. PAYAN	113	42	6	
13. GIRBE	116	50	6	
14. LECHARTIER	118	38	27	2/5
15. FISCHER (Jos)	119	47	40	3/5
16. FOUREAUX	126	24	6	1/5
17. SALAIS	127	7	57	1/5
18. MOULIN	144	16	29	2/5

Voici maintenant ce qu'ont gagné les concurrents :

M. Garin	6000 francs.
Pagie	700 —
Georget	900 —
Augereau	1575 francs.
Fischer	775 —
Kerff	475 —
Catteau	100 —
Aucouturier	1800 —
Brange	600 —
Muller	1200 —
Pothier	2450 —
Samson	750 —
Beaugendre	100 —
Laeser	700 —
Pasquier	600 —
A. Garin	100 —
Dargassies	50 —
Payan	50 —
Girbe	50 —
Jos. Fischer	25 —

A Ville-d'Avray.
Samson, arrivé 3e à Ville-d'Avray, raconte sa course, tout en fumant une cigarette, bien gagnée d'ailleurs.

Et maintenant que le Tour de France est achevé triomphalement, il faut féliciter hautement ses organisateurs, notre confrère l'*Auto* et son directeur, Henri Desgrange, d'avoir osé entreprendre une tâche si colossale qu'on pouvait douter qu'elle fût réalisable dans de bonnes conditions, de l'avoir dotée d'allocations magnifiques, qui dépassent de loin tout ce qu'on a vu dans ce genre, et d'avoir assumé tout l'effrayant travail de préparation, d'organisation, de surveillance qui ont coopéré à en faire un succès inespéré.

Toutes les petites critiques de détail qui pourraient être formulées plus ou moins justement et qui sont forcément inhérentes, la première fois, à la mise en œuvre d'une tentative aussi neuve et aussi hardie, tombent devant ce concluant résultat.

ERNEST MOUSSET.

Samson,
6e du classement général.

Foureaux,
Arrivé 2e au Parc des Princes.

Pothier,
2e du classement général.

Sur le court de tennis.

Les concurrents, la plupart du Racing, arrivent sur les terrains encore " neufs ". Au premier plan Décugis.

Pêcheuses d'Étaples devant le court de tennis.

Jamais les pêcheuses d'Étaples n'ont tant vu de sport. Jamais non plus tant de photographes. Ces derniers constituent d'ailleurs pour elles une véritable rente sur l'Etat.

Lavabos... !

Ils n'étaient pas tout à fait, tout à fait installés, mais, Dieu merci, les " Messieurs du sport " avaient néanmoins un coin pour se masser.

Le Touquet sportif

A quelques kilomètres de Boulogne-sur-Mer, une immense étendue de sable humide au long duquel s'allongent des dunes aux formes tourmentées, puis, parallèles, quatre rangées de maisons, villas, hôtels ou casemates, composent Paris-Plage. Derrière, s'étageant en pente douce, huit cents hectares de sapins poussés à plein sable, avec çà et là une clairière. C'est le domaine du Touquet.

Depuis six semaines, il appartient à une Société franco-anglaise. En quelques jours elle l'a tranformé, changeant une vieille ferme en hôtel modern-style, un hangar en théâtre, une écurie en casino, ses clairières en links de golf, courts de tennis, ou piste de courses à pied. Une prodigieuse activité y règne, qui stupéfie le pays à cinq kilomètres à la ronde. Tout alentour, M. Whitley, l'administrateur, est considéré comme un « Bon Dieu ».

Le 13 et le 14, on a inauguré les terrains de sport. Cors de chasse, musiques et fanfares de trompettes ont pendant ce temps sonné sans repos, hurlant à tous les échos la création d'un nouveau centre sportif, où viendront, le bruit en court, les meilleurs athlètes du monde entier; autour duquel on médite de faire courir à un autodrome de 12 kilomètres.

Tout le Racing est là : Chastanié, Soalhat, Décugis, Germot, cinquante autres disputent des sets, ou courent des 400 et des 800. Le 13, à 6 heures du matin, Gaston Raymond en tenue de racing, trace avec Dezaux, une piste de cross, au travers des dunes. Pendant deux jours, du haut d'un inébranlable monocle, il mènera la danse sportive, arrangeant tout, prévoyant tout, distribuant des prix ou improvisant une gymkhana, tandis que le baron de Coubertin, président de la réunion, paye lui aussi de sa personne en tirant à l'épée, comme Spinnewyn, Lami et tant d'autres. Notre Casterès est venu là, lui aussi, par amabilité gentille, et simplement par plaisir de propager la boxe française.

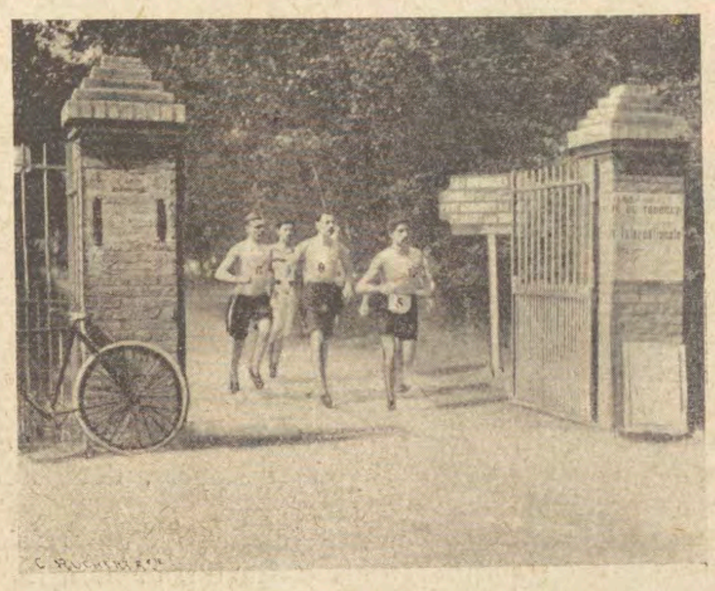
Puis voici les South London Harriers, et les Blackheath Harriers aux muscles plutôt joyeux, car s'ils font le jour du sport sérieux, la nuit n'est pas sans les dérider, au fur et à mesure qu'elle se fait plus profonde.

Pendant ce temps, avec Gustave Lafreté, tandis que fusent les feux de Bengale, nous griffonnons les premières notes sur la transformation de ce " petit trou pas cher " en centre sportif.

André Chaignon.

Arrivée de Chastanié, premier du cross.

Après un parcours de 7 kilomètres environ, Chastanié arrive premier, devant Soalhat et Flageolet.



Le départ du cross.

En tête, Chastanié et Marchais, derrière, Flageolet, Soalhat, Wall et Sinclair.

Marchais lâché dans le cross.

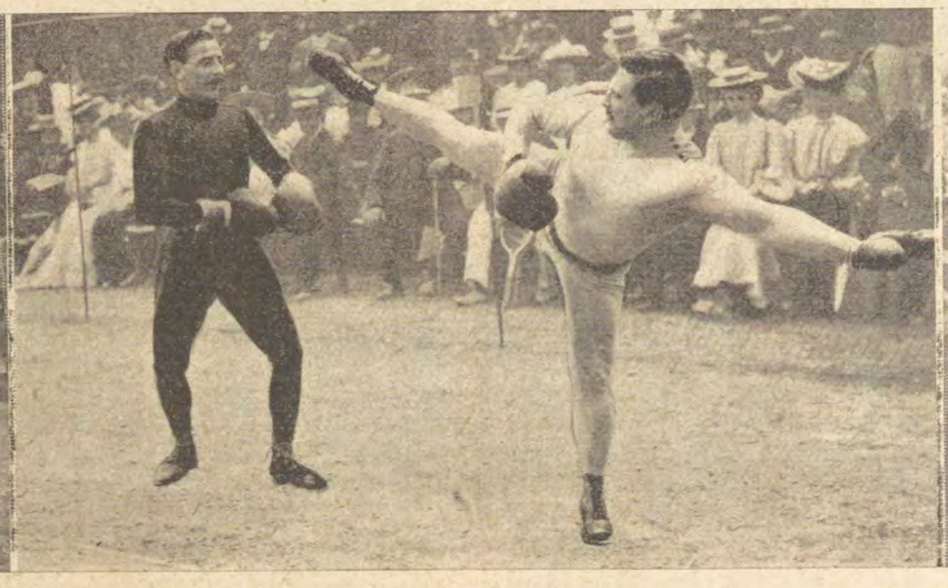
Trois kilomètres après le départ, Marchais est lâché par le peloton de tête.

Wall, dans les dunes.

Le cross comprenait une partie de dunes où les souliers s'enfonçaient profondément dans le sable.

Spinnewyn contre Lami.

Plusieurs escrimeurs connus, parmi lesquels le baron de Coubertin, Spinewynn, Lami, Gondoin, ont tiré pendant la réunion.



Casterès et son prévôt Fernbach.

Après une démonstration avec son jeune fils, Casterès tire en assaut contre son prévôt Fernbach.

Le Gymkhana.

Un des organisateurs des fêtes sportives explique gravement à une fillette la " course aux oranges ".

Millo, champion de France de vitesse.

Le Championnat de France

L'arrivée du Tour de France, qui avait lieu dimanche sur le vélodrome du Parc des Princes, était encadrée par une réunion de courses, parmi lesquelles figuraient les Championnats de France de vitesse et de 100 kilomètres. C'était donc une journée de sport fort variée.

✣ ✣ ✣

Le premier des deux championnats a été un four complet, par suite de l'abstention déjà connue de Piard, Bourotte et Jue, pour des causes qui n'intéressaient que ces coureurs, mais pas du tout le grand public. Le Championnat de vitesse s'annonçait comme devant être bien terne, car parmi les engagés il ne restait comme compétiteurs sérieux que Jacquelin, titulaire du titre, et Poulain. La course paraissait devoir se réduire entre eux à un match où, d'après les victoires qu'il venait peu auparavant de remporter sur cette même piste sur Major Taylor et Meyers, deux adversaires d'une autre envergure que Poulain, il ne semblait pas que Jacquelin pût être battu par le coureur nantais.

Contenet, champion de France de fond.

Or, à la stupéfaction générale, ce fut un troisième larron qui décrocha la timbale. La finale comprenait Jacquelin, Poulain, Millo, Domain et Chevalier. Au dernier tour, Jacquelin, menant doucement, grimpa dans le haut du dernier virage, ne surveillant que Poulain, qui était sur sa roue de derrière. Alors, Millo, démarrant brusquement de la dernière position en descendant la pente du virage, prit cinq à six longueurs. Jacquelin partit franchement à sa poursuite, mais arriva trop tard et fut battu de deux longueurs.

Si, au lieu de faire une finasserie dont il a été très justement la victime, Jacquelin était parti nettement à 250 mètres, ainsi qu'il le devait à son nom et le pouvait sans danger avec des adversaires inférieurs, il eût gagné sans lutte.

Et voilà comment Millo, le petit spécialiste des courses de primes, est devenu champion de France. Il n'a pas dû être le moins étonné !

Le Championnat de 100 kilomètres a heureusement effacé cette mauvaise impression, et, malgré de nombreux incidents, a été plus intéressant. Il mettait, en effet, en présence nos trois meilleurs coureurs de la spécialité : Bouhours, déjà plusieurs fois champion de France des 100 kilomètres et détenteur du titre; Contenet, le recordman de l'heure, et Dangla, que ses récentes performances avaient mis au premier plan. Bac, Bruni, Brécy, Doria et René venaient encadrer ce trio.

Ce fut le meilleur homme, Contenet, qui gagna. Quant à Bouhours, il était distancé de loin lorsqu'une malheureuse chute, heureusement sans gravité, le força à abandonner. Bruni était 3e, Bac, 4e et Brécy, 5e.

Ainsi se termina cette journée de championnats, qui aurait laissé le public bien froid, si les concurrents du Tour de France, arrivant successivement sur la piste pour faire leur kilomètre final, n'avaient réchauffé son enthousiasme.

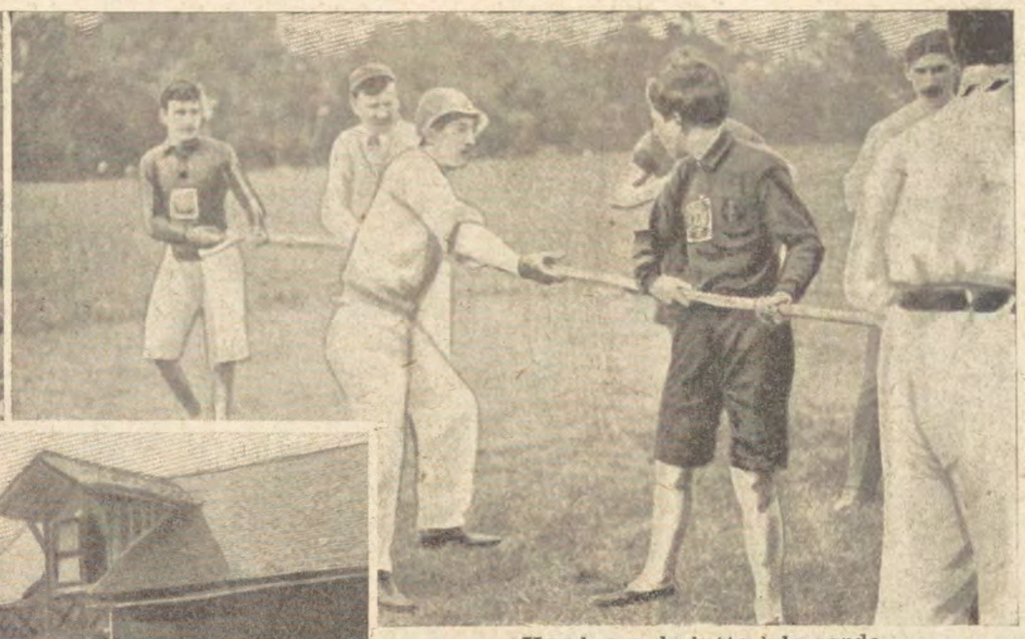
Ernest Mousset.

Pendant le Championnat de France de fond, au vélodrome du Parc des Princes, Dangla, arrivé second, double Bruni.

Le Grand Prix du Stade Français

La tribune du juge à l'arrivée.
La piste des courses à pied du nouveau terrain du Stade mesure 500 mètres.

Le Chalet.
A coté d'un vieux bâtiment fermier, un chalet moderne a été installé pour les cases des stadistes.



Une leçon de lutte à la corde.
Dedet, le stadiste bien connu, donne une leçon de lutte à la corde à un jeune novice de ce sport passionnant.

L'arrivée du 400 m. handicap.
Lazard (6 m.) arrive premier devant Hulin (6 m.) et Baud (12 m.).

Avant l'arrivée du 800 m. interscolaires.
Chartier (Chaptal) passe premier devant Alphand (Janson) et Saint-Ignace (J.-B.-Say).

Le Grand Prix Municipal sur Route

Le départ.
Le départ du Grand Prix à Champigny.

Les derniers préparatifs
Marius Cadolle, un des favoris, gonfle son pneu avant le départ.

L'arrivée à la Piste Municipale.
Lecuyer, vainqueur du Grand Prix Municipal, se met en selle pour faire le kilomètre final sur la piste.

Le vainqueur.
Lecuyer, arrivé premier, fait un tour de piste d'honneur avec le bouquet traditionnel.

Un Concours International de Colombophilie

LE PIGEON RECORDMAN D'AMSTERDAM A LA SEYNE-SUR-MER

Un grand concours international de colombophilie vient d'avoir lieu sur le parcours Ajaccio-la Belgique ; il était organisé par la Société l'" Hirondelle " de Liège. C'est certainement le plus important concours qui ait été organisé depuis longtemps, tant par la distance à parcourir que par le nombre des pigeons engagés : cinq wagons entiers de paniers avaient été envoyés de diverses villes de Belgique et de Hollande ; les frais de transport se sont élevés à 15.000 francs. 250.000 fr. de prix ont été attribués aux vainqueurs. Le propriétaire du pigeon arrivé 1er a reçu 20.000 fr. ; nous donnons la photographie d'un des concurrents portant le nom de " Le Gaulois " ; il appartient à M. Naudin, le starter des fédérations colombophiles de France ; c'est le fils du pigeon voyageur qui a obtenu le premier prix du concours du Petit Journal *(800 kil. en mer). " Le Gaulois " vient de couvrir la distance Amsterdam-La Seyne en 12 heures.*

La gagnante du Championnat dames.

L'arrivée d'une série.

Quelques-unes des concurrentes à l'arrivée.

Une série de la course de dames.
Effet de dos.

Le Championnat de l'Escalier

Ce n'est pas à précisément parler une épreuve de sport pur que celle que faisait disputer, le 14 juillet, la *Revue Sportive* et qui consistait à grimper au Sacré-Cœur par les 256 marches qui constituent la rue Foyatier. Elle n'en eut pas moins le succès que méritait cette innovation, bien à sa place dans le gai Montmartre par un jour de fête nationale. Hommes, femmes, fillettes et garçons firent tour à tour l'essoufflante ascension et le meilleur temps revint à M. de Baeder, à la fois directeur, organisateur, starter et champion !

M. de Baeder, directeur de la *Revue Sportive*, gagne son championnat.

NOS DÉCORÉS

Les sports viennent une fois de plus de recevoir des pouvoirs publics un précieux encouragement.

Plusieurs de leurs meilleurs représentants sont nommés ou promus, depuis quelques jours, soit dans l'ordre de la Légion d'honneur, soit dans celui du Mérite Agricole.

✣ ✣ ✣

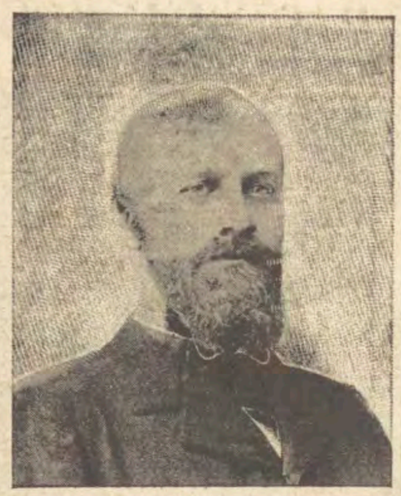
LÉGION D'HONNEUR

M. Max RICHARD

est l'un de nos constructeurs les plus laborieux, les plus sympathiques... et aussi les plus modestes.

M. Max Richard, qui créa, en 1893, la célèbre marque cycliste, le « Trèfle à quatre feuilles », commença, en 1897, à construire des automobiles. Il fut l'un des plus chauds partisans de la locomotion nouvelle et contribua à fonder l'Automobile-Club de France et la Chambre Syndicale de l'automobile.

Il est resté fidèle à ces deux associations, où il fait preuve d'une activité débordante, rédigeant des rapports, présidant des commissions, élaborant des règlements, organisant les Salons annuels.



M. Max Richard,
Président de la Chambre Syndicale de l'Automobile,
Chevalier de la Légion d'honneur.

Aussi bien, ses collègues l'entourent-ils d'une grande estime. Sa parole fait autorité.

M. Max Richard a été élu récemment vice-président de la Commission extra-parlementaire chargée d'élaborer un Règlement sur la circulation automobile.

Il fait également partie du Comité de l'Exposition française à Saint-Louis.

Je n'en finirais pas, d'ailleurs, si je voulais énumérer les commissions où M. Max Richard se dépense et se prodigue, pour le plus grand bien de l'industrie automobile.

M. Famechon,
Organisateur du Circuit du Nord à l'alcool,
Chevalier de la Légion d'honneur.

M. G. FAMECHON

remplit les fonctions de chef de bureau au ministère de l'Agriculture, où la locomotion automobile compte déjà des protecteurs comme MM. Vassilière et Dabat.

On se rappelle l'intérêt que porta à la question de l'alcool moteur M. Jean Dupuy, lorsqu'il était Ministre de l'Agriculture. Son collaborateur le plus précieux, en cette occurrence, fut M. G. Famechon. Celui-ci organisa avec une rare compétence le fameux Circuit du Nord, belle épreuve fertile en résultats pratiques.

C'est lui aussi qui installa le Salon de l'alcool à la Galerie des Machines et fit de cette vaste enceinte un paradis de lumières.

Le comte Justinien CLARY

M. Mougeot, notre sympathique Ministre de l'Agriculture, a su, par ses excellentes et très judicieuses circulaires sur la communalisation de la chasse et la répression du braconnage, s'attirer les sympathies des disciples de saint Hubert. Pour montrer tout l'intérêt qu'il porte à la chasse et aux chasseurs, il vient de décorer de la Légion d'honneur le « Premier fusil de France », le comte Justinien Clary, président du Saint-Hubert-Club de France, président de la Société « Le Pistolet » et de plusieurs autres Sociétés sportives. Je n'ai nul besoin de présenter le nouveau légionnaire aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*; ils le connaissent. N'est-il pas, en effet, notre collaborateur? Il y a deux ans, quelques semaines avant l'ouverture de la chasse, la *V. G. A.* publiait un numéro spécial sur « La Chasse»; et le comte Justinien Clary, ce roi du tir, voulut bien nous donner les secrets de son infaillibilité en un intéressant article sur le « Tir de chasse».

Le comte Clary méritait bien ce ruban rouge pour la part active qu'il a prise à la création et au développement de nombreuses Sociétés sportives.

La *Vie au Grand Air* envoie ses sincères félicitations aux nouveaux chevaliers.

Le comte Justinien Clary,
Président du St-Hubert-Club de France et de la Société "Le Pistolet",
Chevalier de la Légion d'honneur.

MÉRITE AGRICOLE

Parmi les dernières promotions dans l'Ordre du Mérite Agricole, c'est avec plaisir que nous relevons les noms suivants intéressant le monde du sport. Au grade de commandeur : M. Poncelet, chef du premier bureau à la Direction des Haras; au grade d'officier: M. O. Geslain, éleveur dans l'Orne et propriétaire d'une écurie de trot; au grade de chevalier : M. Callou, le très aimable secrétaire du Comité de la Société d'Encouragement, M. Ad. Guyennet, l'industriel bien connu; Mme Lockert, directrice du *Chauffeur*; et enfin, nominations intéressant plus spécialement la *Vie au Grand Air* : notre photograveur, M. Ruckert, secrétaire-adjoint du Saint-Hubert-Club de France, et le directeur de notre imprimerie, M. Bouchardeau.

BLOC-NOTES

✣ ✣ ✣

HIPPISME

Le jockey Ransch

C'est le petit jockey américain Ransch qui tient, en ce moment, la tête de la liste des jockeys gagnant en courses plates. Au début de la saison, Ransch n'avait guère brillé; mais de-

Le jockey Ransch
qui vient en tête de la liste des jockeys gagnant en courses plates.

puis il s'est rattrapé et, en deux semaines, il a sauté de la cinquième ou sixième place à la première. L'an dernier il s'était montré une des plus fines cravaches de l'Amérique et arriva bon premier avec une moyenne plus qu'honorable. Très jeune, il sait montrer beaucoup de présence d'esprit pendant les parcours, et bien des chevaux lui doivent leur victoire.

L'entraîneur-jockey Gilpin

La province est fatale aux jockeys d'obstacles: plusieurs ont fait, ces derniers temps, des chutes graves, et l'un d'eux, l'entraîneur-jockey Gilpin vient de succomber, sans avoir repris connaissance, à l'hôpital de Rochefort-sur-Mer, des suites d'une chute faite dimanche dans une course de haies handicap; il montait Dubniez à M. E. de la Brouste. Gilpin était âgé de 37 ans; il fit son apprentissage chez Wigginton, puis il entra chez Lainel, qui entraînait alors les chevaux de M. P. Dervillé. Il remporta quelques succès avec la casaque verte sur les hippodromes parisiens. Il monta plus tard dans la région de l'ouest pour M. Gaudin. L'an dernier, Mme Lanig Macaulay lui avait confié l'entraînement de ses chevaux avec lesquels il gagna quelques courses en province.

F. P.

AUTOMOBILE

Paris-Plage Sportif

Nous signalons bien volontiers à nos lecteurs qui se rendront pendant les mois de vacances à Paris-Plage le garage cycliste et automobile de M. Maillard, où ils trouveront tout ce qui pourra leur être utile pour réparer tous accidents, rechanger les accumulateurs d'auto, et remplacer les pièces usées. M. Maillard se charge en outre de la garde et de l'entretien des bicyclettes et des automobiles; il met à la disposition des sportsmen, à des conditions de location très avantageuses, des machines et des voitures d'excellente marque.

Nos lecteurs peuvent en toute confiance s'adresser à lui.

✣

LE BULLETIN DE MICHELIN

Les roues non parallèles

Un des plus grands motifs d'abîmage des pneus que nous connaissions est le non-parallélisme des roues.

Cette cause a une importance capitale et dont bien peu de personnes se doutent.

Tous les chauffeurs savent qu'un pneu avant dure généralement deux fois plus qu'un pneu arrière, parce qu'il est beaucoup moins chargé. Nous avons connu cependant, au début de l'automobilisme, une maison chez laquelle les pneus avant s'usaient beaucoup plus vite que les autres : cela tenait à ce qu'elle ne les montait pas parallèles.

Il est facile de comprendre que lorsqu'une des roues avant n'est pas parallèle à la direction générale de la voiture, elle travaille en cône au lieu de travailler en cylindre, et par conséquent, donne des frictions épouvantables sur la route, cette friction a pour résultat de ralentir la voiture en même temps qu'elle use le caoutchouc.

A l'heure qu'il est, la plupart de nos constructeurs font attention à ce parallélisme, mais si l'on vient à buter dans un trottoir, ce qui a lieu facilement dans les premiers temps où l'on est propriétaire d'une voiture, ce parallélisme peut être perdu.

Nous engageons donc très vivement nos clients, après la lecture de cette note, à vérifier si leurs roues sont parallèles entre elles. Lorsqu'on a un peu d'œil, ce n'est pas très difficile ; or, à l'heure qu'il est, tout le monde a su tirer un coup de fusil ou un coup de canon et, par conséquent, tout le monde sait mettre trois points en ligne droite. Du reste, si on ne s'en fie pas à son œil, il est facile de le mesurer exactement avec une règle de maçon; on l'applique contre le pneu arrière et on relève la position du pneu avant par rapport à cette roue.

Michelin et Cie.

BILLARD

Province

Le tournoi d'amateurs continue à Reims avec un plein succès. Un match a eu lieu entre les deux vainqueurs probables, MM. Lopf et Lamarre. Le premier a gagné, réussissant quelques jolies séries au petit cadre et laissant son adversaire à 182 en 200. Tous les joueurs de Reims paraissent s'accommoder merveilleusement des bandes Monarch dont leur billard est muni.

Paris

Les Académies de billard ayant été fermées à Bruxelles, plusieurs professeurs sont revenus à Paris, entre autres Glorieux, le meilleur professionnel belge. Glorieux joue maintenant à la Brasserie de l'Excelsior : il vient de donner à Morningstar la revanche du match qu'il lui avait gagné à Bruxelles. Le jeune Américain a gagné la seconde manche. La belle entre ces deux joueurs, de force très égale et de style très moderne, sera pleine d'intérêt.

On prête à Adorjan, Payan et Ortiz l'intention d'aller installer une Académie à Nice. Nul doute que les matches n'y réussissent, mais le moment paraît mal choisi, car Nice, en cette saison, ne ressemble plus en rien à la brillante ville qu'elle est en hiver. Il paraîtrait plus sage, pour le succès de l'entreprise, d'attendre la saison prochaine.

Count Reddeer.

FINANCE

Séances d'Été

Ai-je dit qu'en juillet et août la Bourse ferme à 2 heures au lieu de 3 ? Si oui, je le répète ; et j'ajoute qu'on a encore bien assez de temps pour traiter le peu d'affaires qui se présentent. C'est qu'une grande partie de la clientèle a déjà pris ses vacances et que, conséquemment, les ordres sont devenus rares.

Ce serait une erreur de croire que la pénurie des échanges doit provoquer le tassement des cours pour les valeurs, soit spéculatives, soit de placement.

A ceux qui se l'imagineraient, je remets en mémoire que le mois d'août de l'an dernier fut une belle période de hausse pour toute la cote, et je leur signale, en outre, que, depuis le début du présent mois, notre rente française a effectué une sérieuse étape dans la marche en avant qu'elle poursuivra certainement.

Quelle relation de la cause à l'effet? C'est que la période estivale est celle où chôme la politique. Or, la finance a la haine de la politique et n'en entendant pas parler, se sent toujours mieux disposée, l'oublie, se figure qu'elle n'existe pas.

Ah ! s'il en pouvait vraiment être ainsi ! Mais ce serait trop beau et le bonheur parfait n'est pas de ce monde...

C. Levrai.

ESCRIME

Rendons à César...

M. Edouard Labouchère, champion interscolaire d'épée, nous prie de faire savoir qu'il n'a jamais eu d'autre professeur que Spinewynn. Voilà qui est fait.

BIBLIOGRAPHIE

Nous avons annoncé, il y a quelques semaines, l'apparition d'un nouveau confrère, le *Monde Sportif*. Disons aujourd'hui qu'il vient de s'agrandir et de s'installer rue du Helder, dans l'ancien hôtel du *Petit Bleu*. C'est Frantz Reichel, le footballeur bien connu de nos lecteurs, qui a pris en mains les rênes de la rédaction.

On nous annonce, d'autre part, la prochaine apparition d'un nouvel hebdomadaire technique, l'*Automobile*, dirigé par M. Gaston Sencier.

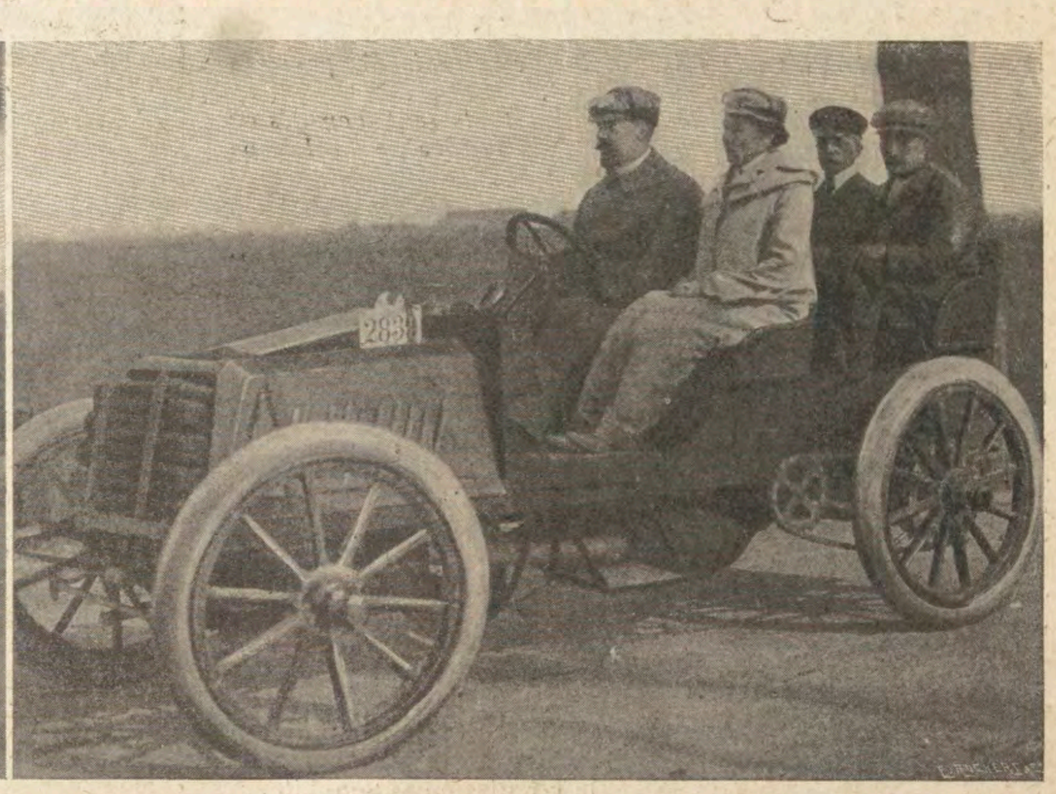
COMMENT DEVENIR FORT

par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot.
2 volume..... **3.50**

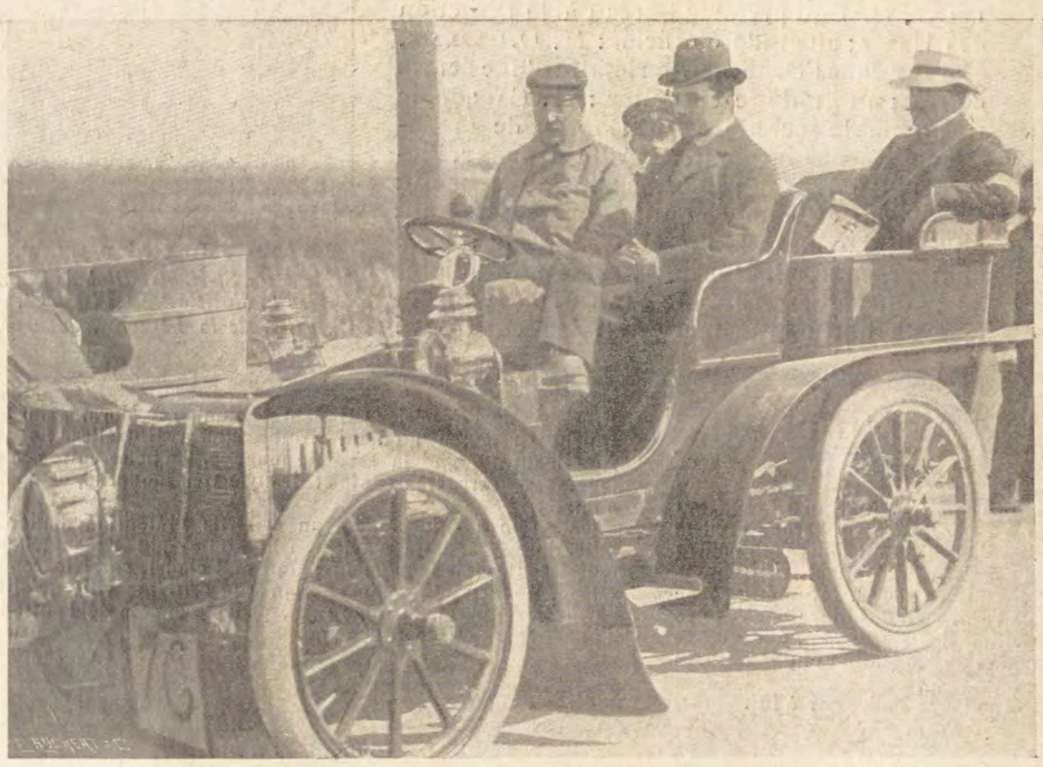
En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

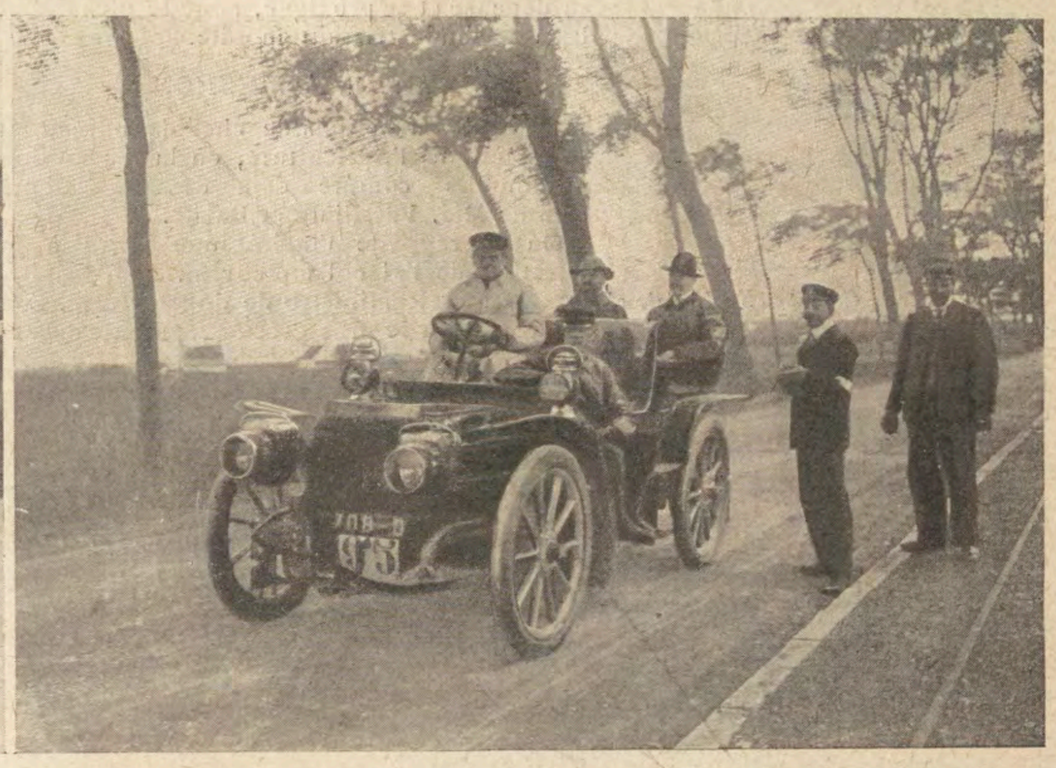
RIGOLLY, SUR SA VOITURE *Gobron-Brillié*, MUNIE DE PNEUS *Michelin*, GAGNANT DE LA COURSE DE CÔTE DE NEWCASTLE (IRLANDE), VAINQUEUR DE LA COURSE DU MILLE ARRÊTÉ, A OSTENDE, EN 58 S. 4/5, RECORD DU MONDE, ET DE LA COURSE DU KILOMÈTRE, DÉPART LANCÉ, A OSTENDE, EN 26 S. 4/5, CE QUI BAT LE RECORD OFFICIEL.



HAUTVAST, SUR SA VOITURE *Pipe*, MUNIE DE PNEUS *Vital* ET DE RADIATEUR *Loyal*, VAINQUEUR DE SA CATÉGORIE DANS LA COURSE TOURISTES DU MILLE ARRÊTÉ ET DU KILOMÈTRE, DÉPART LANCÉ, A OSTENDE.



MM. GOLDSMITH ET RIVIERRE, SUR LEUR VOITURE *Pipe*, A 4 PLACES, MUNIE DE PNEUS *Vital*, A OSTENDE.



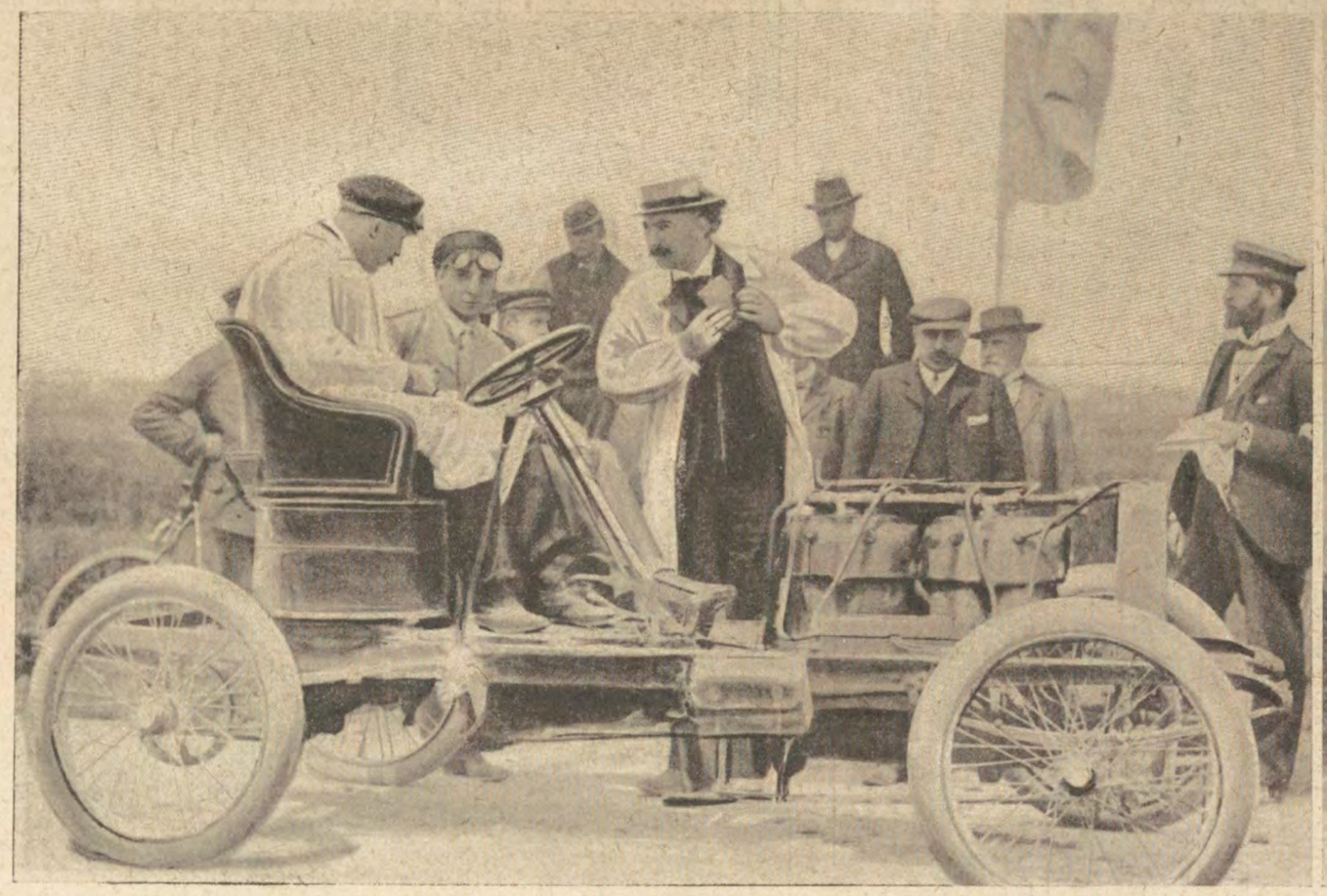
M. HUET, SUR SA VOITURE *Peugeot*, MUNIE DE PNEUS *Michelin*, VAINQUEUR DE SA CATÉGORIE DANS LA COURSE TOURISTES DU KILOMÈTRE, DÉPART LANCÉ, ET 5 KILOMÈTRES, DÉPART ARRÊTÉ, A OSTENDE.

LAMBERJACK, SUR SA MOTOCYCLETTE *Griffon*, MUNIE DE PNEUS *Vita.*, VAINQUEUR DE SA CATÉGORIE DANS LES COURSES DU KILOMÈTRE, DÉPART LANCÉ, DU MILLE, DÉPART ARRÊTÉ, ET DE 10 KILOMÈTRES, A OSTENDE.

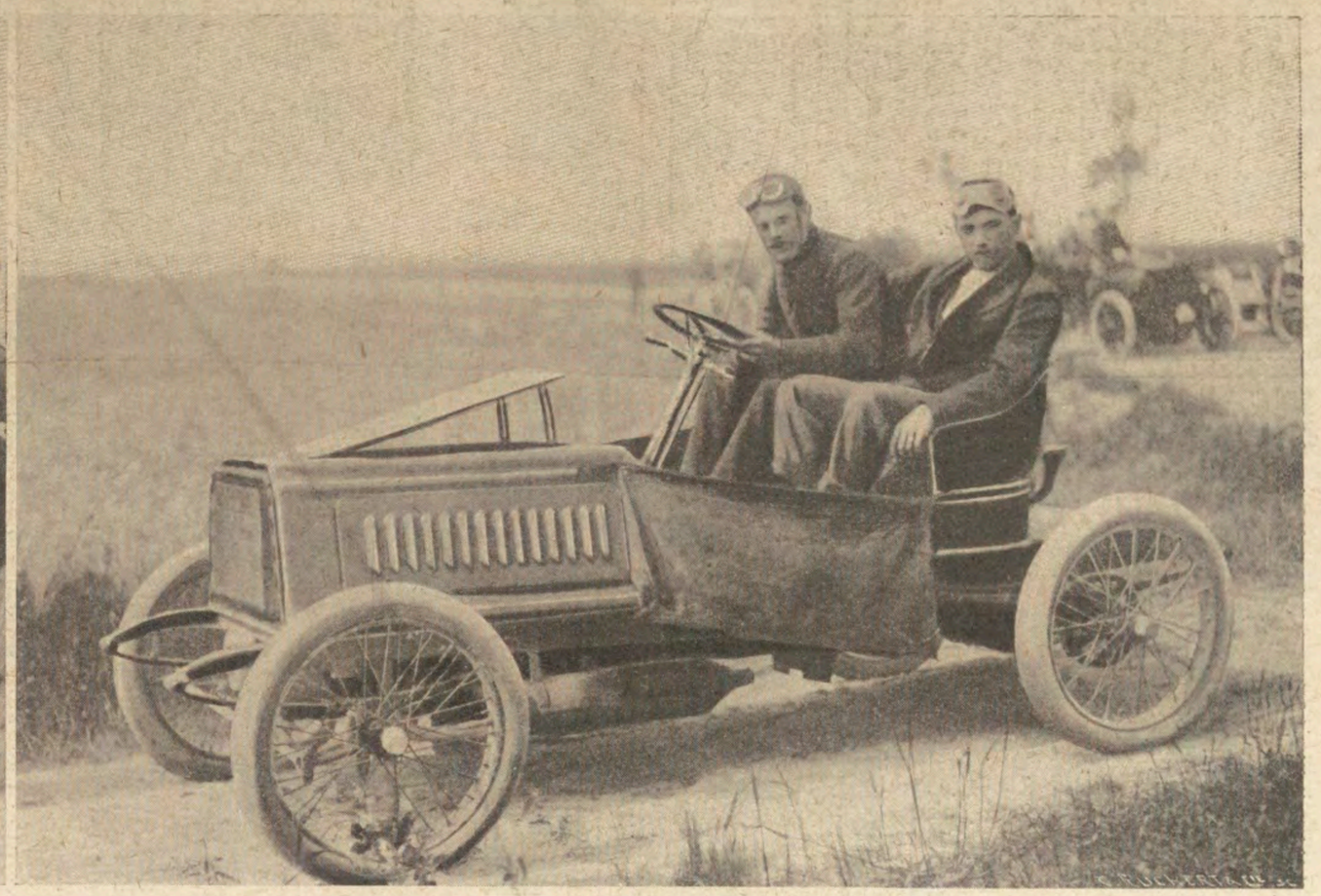
M. GUDERS, SUR SA VOITURE *Pipe*, MUNIE DE PNEUS *Vital*, AU MEETING D'OSTENDE.

Le Meeting automobile d'Ostende

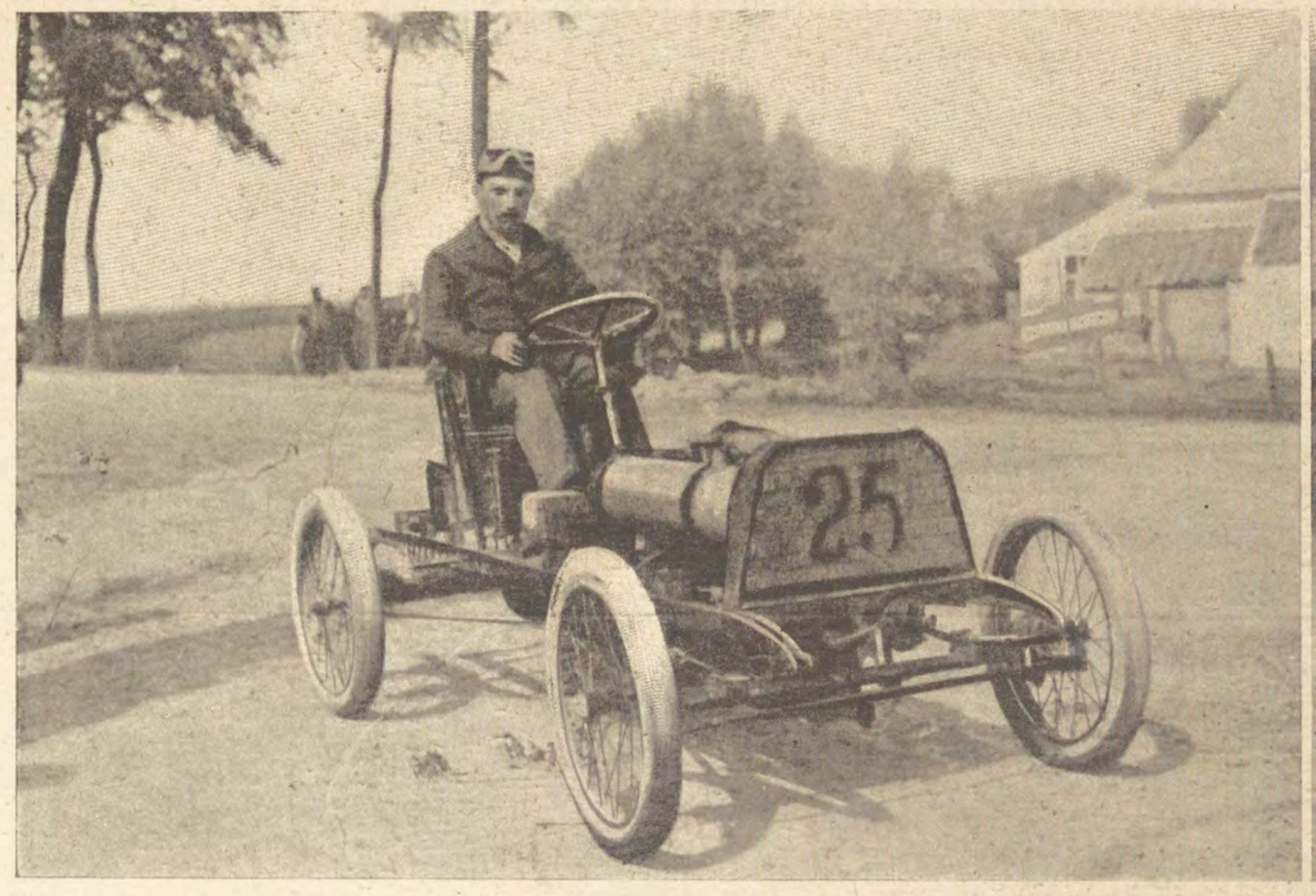
LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



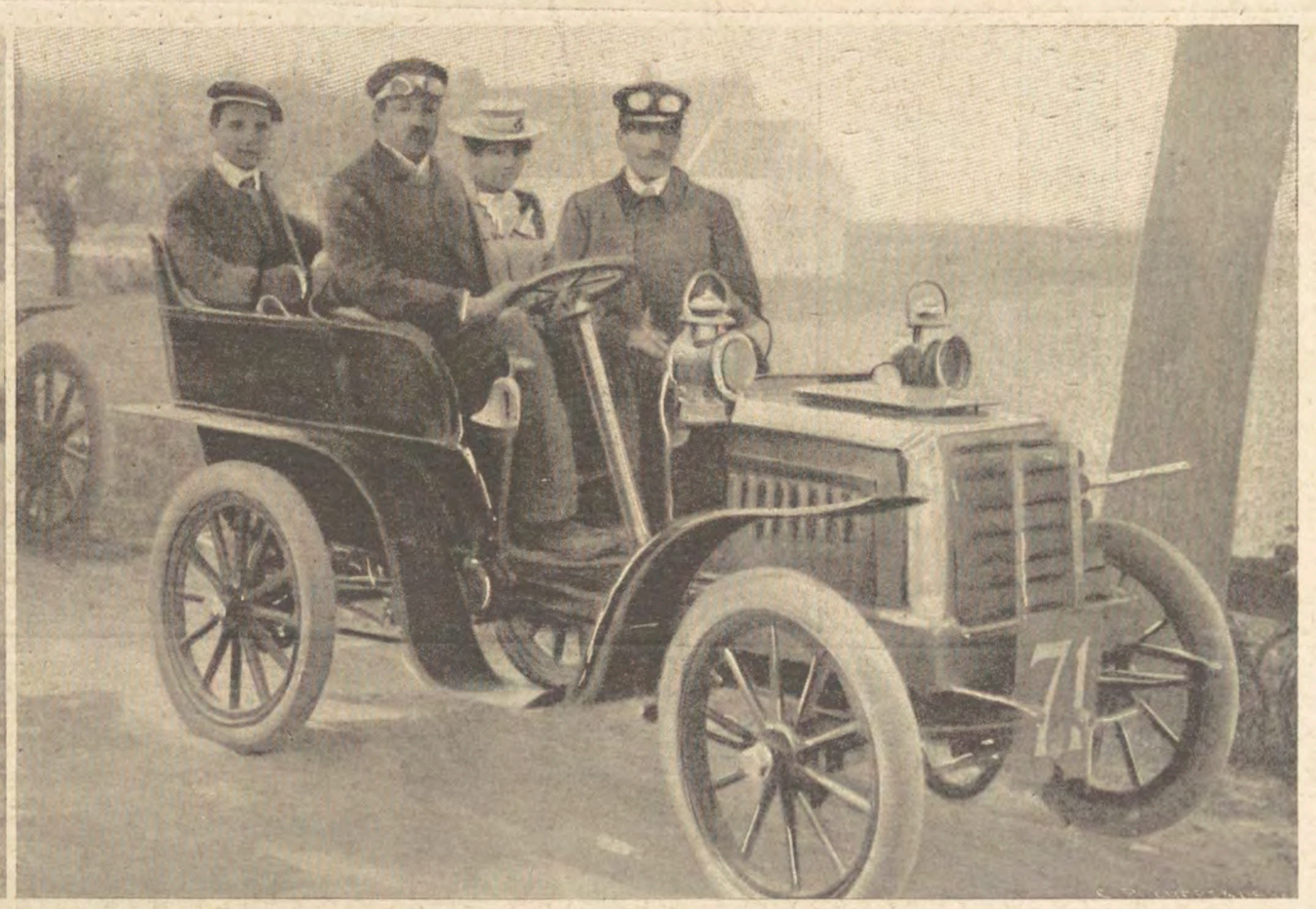
BARAS, SUR SA VOITURE LÉGÈRE ***Darracq***, MUNIE DE PNEUS ***Michelin***, VAINQUEUR DE SA CATÉGORIE DANS LA COURSE DU MILLE, DÉPART ARRÊTÉ, ET 2e DU KILOMÈTRE, DÉPART LANCÉ, A OSTENDE (1 KIL. EN 31 S. 2/5, SOIT 115 KIL. A L'HEURE DE MOYENNE).



BECONNAIS, SUR SA VOITURE LÉGÈRE ***Darracq***, MUNIE DE PNEUS ***Michelin***, VAINQUEUR DE SA CATÉGORIE DANS LA COURSE DU KILOMÈTRE, DÉPART LANCÉ (30 S. 4/5, SOIT 117 KIL. A L'HEURE DE MOYENNE), DE LA COURSE DE 10 KILOMÈTRES ET 2e DE SA CATÉGORIE DANS LA COURSE DU MILLE ARRÊTÉ, A OSTENDE.



VILLEMAIN, SUR SA VOITURETTE ***Darracq***, MUNIE DE PNEUS ***Michelin***, VAINQUEUR DE SA CATÉGORIE DANS LA COURSE DE 10 KILOMÈTRES ET DU MILLE, DÉPART ARRÊTÉ, A OSTENDE.



BARAS, SUR SA VOITURE ***Darracq***, 4 PLACES, MUNIE DE PNEUS ***Michelin***, VAINQUEUR DE SA CATÉGORIE DANS LA COURSE TOURISTES, 5 KILOMÈTRES.

L'ÉQUIPE DARRACQ

Le Meeting automobile d'Ostende

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : 1 fr. 25 la ligne.

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner au 283-41.

AUTOMOBILES

Une Voiture électrique de la Société des voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Paris de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2005

Grand garage central d'automobiles, 4, rue Buffault (Faubourg Montmartre). Voitures neuves et d'occasion de toutes marques.
Plusieurs **Darracq 1903**, 12 ch., état de neuf, prix très avantageux. (01067)

Européenne, 6 chx de Dion, 2 pl. 3.550 fr.; 6 chx de Dion, 4 pl. 3.700 fr; 9 chx de Dion, 4 pl. 5.000 fr. Tél. 84. G. Delabarre de Fay, 11, rue Charcot, Neuilly. (01073)

Si vous avez besoin de bons mécaniciens ayant brevet de conduite, adressez-vous Grand Garage du Pont-Neuf et du Pont-Saint-Michel, 7, quai des Grands-Augustins, Paris. Téléphone 252-05. (01079)

A vendre, PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, ton.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, double-phaéton.
PANHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, 2 allumages, roues égales, ton., dais et glace, état de neuf.
CLEMENT, 8 chx, tonneau.
CLEMENT, 5 chx, tonneau.
E. Loste, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01080)

Châssis Renault 10 chevaux. Tous derniers perfectionnements, livrable de suite. Gassier, 7, rue du Général-Henrion-Berthier, Neuilly. Téléphone 84. (01081)

A vendre d'occasion, PEUGEOT, 8 chx, genre victoria : 3.500.
DECAUVILLE, 5 chx, vis-à-vis : 2.200.
PANHARD, 6 chx, Paris-Dieppe : 3.500.
PANHARD, 10 chx, splendide occasion : 11.300.
TURKOP, 9 chx, avec dais et glaces : 4.000.
MORS, 8 chx, belle limousine démontable : 9.500.
MORS, 6 chx, avec spider : 3.500.
S'adresser à l'AUTO-PALACE, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (01082)

L'Auto-Palace, 77 bis, av. de la Grande-Armée, (Tél. 524-27) peut livrer à lettre vue : Voitures de Diétrich 12, 16, 24, 30 chx et voitures Panhard 7, 10, 15 légères et de route, munies du carburateur Krebs et de tous les derniers perfectionnements. Vastes ateliers de réparations installés avec tout le confort moderne. (01083)

CARTES POSTALES

100 francs au lieu de 12, collection de 60 cartes postales fantaisie, dont 32 en couleurs. Comte de Chivré, rue du Mouton, Saint-Lo (Manche). (2008)

DIVERS

A vendre ou échanger, fusil de chasse cal. 16, 1 coup percus. centrale avec étui en vache adaptant à la bicyclette, long. totale, 0.61, neuf 90 fr. et mousqueton Winchester 44, 12 coups, neuf 75 fr. Cerizay, 16, place Clichy, Paris. (01085)

A vendre jumelle Flammarion neuve, val. 200 f. S'ad. à M. G. Bonio, La Bernerie (Loire-Inf.). (01086)

RECOMMANDÉ

Café du Commerce, Ch. Danin, 28, place d'Armes, Nesle (Somme). Téléphone. Dépôt de Stelline. Bottin. (2009)

YACHT

Yacht à vapeur, 20 tonneaux, état de neuf, 9.500 fr. C. H., 15, rue Adam-Ledoux, à Courbevoie (Seine). (01083)

Echos

VICHY-ETAT

Les Comprimés Vichy-Etat, si utiles en voyage pour préparer soi-même instantanément son eau alcaline gazeuse, ne se vendent pas en tubes, mais seulement en flacons de 100 Comprimés, portant la marque : « Vichy-Etat ».

Se méfier des nombreuses fraudes et imitations et exiger : « Comprimés Vichy-Etat ».

OFFICIERS MINISTERIELS

VILLE DE PARIS

A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 4 août 1903.
TERRAIN rue de l'Ecole-de-Médecine, nos 25 et 27. Surfe 85 m. M. à p. 550 f. le m. S'ad. aux not. Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, rue des Pyramides, et Delorme, r. Auber, 11, d. del'enc.

NOISY-LE-SEC (Seine). 1° MAISON de RAPPORT r. de la Forge, 100 *bis*. Ce 353m. R. b. 5620 f. M. à p. 100.000 f. 2° MAISON, r. de la Forge, 100 *ter*. Ce 271m. R. b. 900 fr. M. à p. 16.000 fr. 3° GRAND TERRAIN à bâtir, r. de l'Union-Projetée. Ce 1.477 m. M. à p. 25.000 fr. consignat. pour enchère. A adj. s. 1 ench., le 2 août, à 2 h., en l'étude de Me Chevillard, not. à Noisy-le-Sec.

HOTEL av. jardin, av. Henri-Martin, 48. Cont. 480 m. M. à p., 100.000 fr. Adj. Ch. not., 11 août. Me Amy, notaire, 105, rue de la Pompe

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Excursions sur la côte Nord de Bretagne

De GRANVILLE à BREST

Mont St-Michel, Cancale, Baie de St-Malo, La Rance Baie de St-Brieuc, Paimpol, Roscoff, etc.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest délivre, à partir des Fêtes de Pâques et jusqu'au 31 octobre, une carte d'abonnement spéciale, qui moyennant 100 fr. pour la 1re classe et 75 fr. pour la 2me classe, permet à celui qui en est porteur de partir d'une gare quelconque du réseau pour une gare à son choix, de la ligne de Granville à Brest, avec droit d'arrêt sur son parcours, de circuler ensuite librement, pendant un mois, non seulement entre Granville et Brest, mais aussi sur tous les embranchements de cette ligne qui conduisent à la mer, et, enfin, une fois ses excursions terminées, de revenir à son point de départ avec les mêmes facilités d'arrêt qu'à l'aller.

Toute personne qui souscrit, en même temps que son abonnement, un ou plusieurs autres abonnements en faveur des membres de sa famille, précepteurs, gouvernantes et domestiques habitant avec elle, sous le même toit, bénéficie, pour ces cartes supplémentaires, des réductions indiquées ci-après :

		1re cl.	2e cl.
1re Carte.	Prix pleins	100 fr.	75 fr.
2e —	Réduction de 10 o/o.	90 fr.	67 fr. 50
3e —	— de 20 o/o.	80 fr.	60 fr.
4e —	— de 30 o/o.	70 fr.	52 fr. 50
5e —	— de 40 o/o.	60 fr.	45 fr.
6e Carte et au delà.	Réd. de 50 o/o	50 fr.	37 fr. 50

Pour plus de renseignements, s'adresser à toutes les gares du réseau qui délivrent ces cartes, à condition que la demande en soit faite 5 jours au moins à l'avance.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATHAM

Paris à Londres en 7 heures.

Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.
Départs de Paris-Nord à
8 h. 40 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 9 h. *s.*

Traversée maritime env. 1 heure.

Pour prix des places et renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard des Italiens, ou à la Gare du Nord.

CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER
DE PARIS-LYON-MEDITERRANÉE

Voyages Circulaires en Italie

Il est délivré, toute l'année, à la gare de Paris P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires, des billets de voyages circulaires à itinéraires fixes très variés, permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète de ces voyages figure dans le Livret-Guide-Horaire P.-L.-M. vendu o fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages : — Itinéraire 81-A3 : Paris-Dijon-Mâcon, Aix-les-Bains, Modane, Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, Pise, Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Dijon, Paris.

Durée du voyage : 60 jours.
Prix : 1re classe : 253 fr. 50. — 2e classe : 183 fr. 20.

JUMELLES FLAMMARION

19 AVENUE DE L'OPÉRA
Mon FISCHER
&
CHEZ TOUS LES BONS OPTICIENS
EXIGER LE MOT FLAMMARION SUR CHAQUE JUMELLE

Tous les Sportsmen lisent chaque jour

L'AUTO

Grand quotidien de tous les Sports

EN VENTE PARTOUT : 5 CENTIMES

C'est l'adresse de la Parfumerie Ch. Faÿ dont la célébrité universelle est dûe principalement à sa Veloutine, la poudre de riz la plus en vogue et la plus répandue.

Pour être l'article le plus demandé de cette marque, il n'est cependant pas le seul qui ait fait sa réputation : La Royal-Veloutine qui n'est autre que la Veloutine renforcée en adhérence et en parfum pour les personnes au goût plus prononcé, la Dugazon une poudre de riz grasse pour les soirées et le théâtre, les crèmes Camélia et Impératrice ainsi que les fards les plus fins, sont autant de spécialités qui ont consacré Ch. Faÿ le parfumeur de prédilection de la femme du grand monde et des artistes chics.

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS

SOYONS PRUDENTS

La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux* et *amusants*. — *Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPÉDITIONS *sans marque extérieure*

CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

Lire "FEMINA" LA REVUE IDÉALE *De la Femme et de la Jeune Fille*

HORS CONCOURS
MEMBRE DU JURY, PARIS, 190

ALCOOL DE MENTHE de **RICQLÈS**

(Le seul Alcool de Menthe véritable)

CALME la SOIF et ASSAINIT l'EA

Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC les INDIGESTIONS, la DYSENTERIE, la CHOLÉRINE

EXCELLENT pour les **DENTS** et la **TOILET**

PRÉSERVATIF contre les **ÉPIDÉMIES**

Exiger le Nom DE RICQLÈS

Grand Choix de **FUSILS** AVEC Certificat d'or

LEBEAU-COURALI

Fournisseur de l'Empereur de Russie et Principales Cours Européennes. CHEZ SES A

GUINARD &
8, Avenue de l'Opéra, 8, P

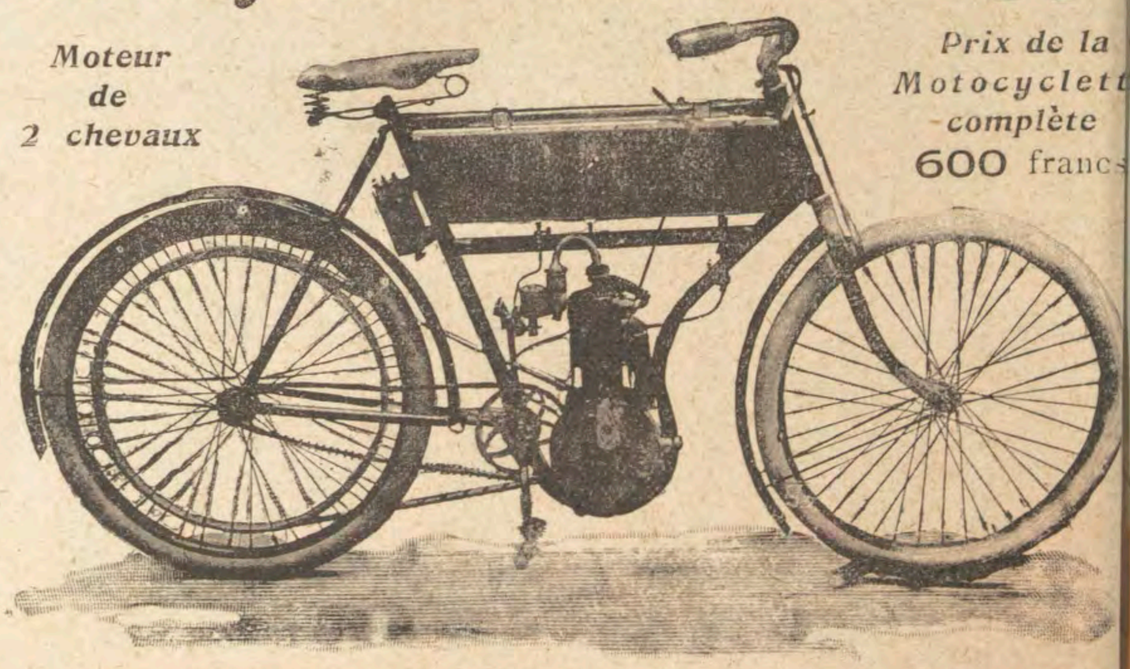
Contre tous les malaises des organes de la Dig

Une cuiller à café dans un verre d'eau donne une boisson délicieuse et rafraîchis

EN VENTE PARTOUT

Motocyclette "Henri Popp"

Moteur de 2 chevaux



Prix de la Motocyclett complète
600 francs

TRANSFORMATION DE BICYCLETTE EN MOTOCYCLETTE

Pièces nécessaires comprenant Moteur Henri POPP, 2 chx, avec tous ses accessoir

Prix : 300 francs

Société Henri POPP & Cie, 26, rue Vignon, PARIS

8511. — Imprimerie de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard. Paris. — L. Bouchardeau, directeur.

Le Gérant : Jarri